



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة العربي بن مهيدي أم البواقي



معهد تسيير التقنيات الحضرية

Gestion des Techniques Urbaines



université oum el bouaghi

مجلة علوم المدينة، المحيط والأقاليم



العدد 05/ديسمبر 2023م

ISSN 2830-8492



REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique
Université Larbi Ben M'hidi Oum EL Bouaghi



INSTITUT DE G.T.U



REVUE DES SCIENCES DE LA VILLE ,DE
L'ENVIRONNEMENT ET DES TERRITOIRES



N° 05/DECEMBRE 2023

ISSN 2830-8492

جامعة العربي بن مهدي – أم البواقي
معهد تسيير التقنيات الحضرية

مجلة علوم المدينة، المحيط و الأقاليم

أعضاء لجنة التحرير:

- الدكتورة : نوال قلاب ذبيح – أستاذ محاضر قسم – أ – رئيس تحرير المجلة
- الدكتورة : نجلاء غرابي – أستاذ محاضر قسم – ب – عضو
- الأستاذة: نضال عبيدي – أستاذ مساعد – أ – عضو

العدد 05/ديسمبر 2023 م

كلمة السيد مدير الجامعة للمجلة

باحثينا الكرام، السلام عليكم ورحمة الله وبركاته

يسعدنا أن نتواصل معكم ونضع بين أيديكم الإصدار الأول من المجلة العلمية المحكمة "علوم المدينة، المحيط والأقاليم" والتي تصدر عن معهد تسيير التقنيات الحضرية بجامعة أم البواقي، دعما لرسالة الجامعة العلمية والمعرفية ومساهمتها في التنمية الفكرية الشاملة وتُعنى بالعلوم الإنسانية والتطبيقية.

وإيماننا متا بأنّ النشر العلمي هو ربيع المعرفة، وهو في الوقت نفسه القلب النابض للجامعة، والواجهة للنشاط الفكري والبحثي والعلمي، والدّعمة التي تستند إليها كل مكونات الجامعة، فإننا قد أسسنا لسياسة ناجحة وناجحة تركز على فتح الأبواب أمام كل باحث ومبدع يبدي الإضافة ويصنع التميز، مستخرين كلّ الطاقات والإمكانات في سبيل إيصال المعرفة إلى كل مكان في وطننا الحبيب وفي العالم من خلال ما تتوفر عليه الجامعة من مجالات علمية محكمة تمثل مصادر مهمة للباحثين وكتب علمية ومطبوعات .

ومما لا شكّ فيه أن الثورة الرقمية في كل مجالات الحياة المعاصرة وما تتيحه الشبكة العنكبوتية بكل أدواتها المؤثرة، يجعلنا لانستغني عنها، على مستوى نشر المعرفة وعولمة الإنتاج العلمي والبحثي ووصولهما إلى شريحة واسعة داخل المجتمع الأكاديمي بمختلف فئاته بما يفيد الإنسانية عموما والأسرة العلمية الجزائرية على وجه الخصوص.

وحرصًا من وزارة التعليم العالي والبحث العلمي على الارتقاء بواقع المجالات العلمية المحكمة، قامت بتخصيص بوابة الكترونية خاصة بالنشر العلمي (المنصة الجزائرية للمجلات العلمية - ASJP) وإيلائه الأهمية القصوى في برامج الحكومة وفي القانون التوجيهي للتعليم العالي والبحث العلمي، من أجل ترقية النشر العلمي وفتح آفاق جديدة له، متجاوزين بذلك مشاكل النشر التقليدي.

كما أعطت الوزارة الوصية أولوية قصوى للإنتاج والنشر العلمي الأكاديمي في كل عملية تقييم لكل مناحي الحياة الجامعية مستغلين فعالية أدوات النشر المبتكرة في الوقت الراهن.

إنّ تأسيس مجلة «علوم المدينة، المحيط والأقاليم» بنسختها الإلكترونية استعدادا لولوج البوابة الالكترونية (ASJP)، يأتي كرهانا علميا وتحديا هاما وجادا للحاق بركب التطور التكنولوجي الذي دخل مجال النشر الجامعي.

إننا ندرك الدور الهام الذي ستلعبه مجلتكم "مجلة علوم المدينة المحيط والأقاليم" في تطوير وترقية النشر العلمي داخل الجامعات الجزائرية ومواكبة الإنتاج العلمي للباحثين المختصين من أساتذة باحثين وطلبة الدراسات العليا في مجال المدينة وتهيئة الإقليم وذلك بنشر الحيوية وتشجيع الابتكار من أجل التنمية المستدامة للمخطط الوطني لتهيئة الإقليم وكمحاولة لإدماج الواقع في البحث العلمي وإدخاله إلى العالم الرقمي مما سيسهل عملية التواصل بين مختلف الباحثين والمهتمين بهذا الموضوع وسينعكس ذلك بلا شك إيجابا على جودة البحث العلمي ومردوديته في مجال ضبط قواعد المخطط الوطني لتهيئة الإقليم والعمل بها في إعداد كل مشاريع التنمية المحلية والمخططات المتعلقة بها .

وفي الأخير، نثيب بكل الباحثين المهتمين سواء من داخل الوطن أو خارجه التواصل المهادف مع هيئة تحرير المجلة عن طريق المساهمات العلمية المتنوعة التي نأمل بأن تثري ميدان البحوث العلمية وترتقي بهذه المجلة التي تعتبر من قلائل المجالات المتخصصة في هذا الميدان وتمنحها دورا متميزا وتفتح آفاق جديدة للنشر العلمي بالجزائر.

مدير الجامعة

الأستاذ الدكتور زهير ديبلي

كلمة السيد مدير المعهد للمجلة

تعيش المدن في وقتنا الحالي العديد من التحولات والتغيرات التي مست جميع بنياتها الأساسية وأثرت على مورفولوجيتها وتخطيطها الحضري، استجابة منها للتحديات التي تواجهه إجراء التوجه نحو أنماط جديدة للتحضر وما رافقها من متطلبات جديدة للحياة في حضم العديد من المشاكل الحضرية التي تُعاني منها كأزمة السكن والنقل والمرور، وانتشار التلوث باختلاف أنواعه، وتدهور العديد من البنيات الحضرية وظهور الفوارق الحضرية بين مختلف المناطق... في الوقت الذي أصبحت تواجه فيه مدن العالم مشاكل التغير المناخي، والبحث عن موارد بديلة، وابتكار أساليب جديدة للاستغلال والاستخدام الطاقوي للدفع بالفاعلية الاقتصادية وضمان عدالة اجتماعية لكل فئات المجتمع والحفاظة على توازن البيئة... لتحقيق التنمية المنشودة ضمن ديناميكية حضرية تراعي أبعاد الاستدامة التي يُطمح لتجسيدها على آفاق مستقبلية تدمج العديد من الفاعلين من جهات مختلفة في إعداد استراتيجية تشاركية ترمي لتأسيس دور فعال للمجتمع المحلي في صنع القرار ومعالجة مختلف المشاكل الحضرية تماشيًا مع الطموحات والانشغالات الآنية والمستقبلية. وتأتي مجلة "علوم المدينة، المحيط والأقاليم, Sciences de la ville, de l'environnement et des territoires" في عددها الافتتاحي لتُقدم عددًا من البحوث التي تعالج بعض القضايا الحضرية في بعض المدن الجزائرية من جهة، وكدعوة للباحثين للمشاركة في التحليل والتفكير المشترك لمختلف القضايا والمشاكل التي تعاني منها المدينة على عدة مستويات محلية في ارتباط مباشر مع الإقليم، لتشكل قاسمًا مشتركًا بين مختلف التخصصات العلمية وتتقاطع فيها كل المقاربات تعكس من خلالها الاهتمام المتعدد الأوجه النابع بوحدة المصير الحضري المرتبط بالمجتمع، والاقتصاد والبيئة.

د.شواي السعيد

كلمة رئيس التحرير لافتتاحية العدد الأول

بعد استهلالنا بقوله تعالى ((إِنْ تَسْتَفْتِحُوا فَقَدْ جَاءَكُمْ الْفَتْحُ)) الأنفال 19 والصلاة على رسول الله صلى الله عليه وآله وسلم ، نستفتح متكلمين عليه ومستعنين به على إصدار عددنا الأول لعام 2020 م ، مجلة علوم المدينة ، المحيط والأقاليم الصادرة عن معهد تسيير التقنيات الحضرية بجامعة أم البواقي - الجزائر - فقد آتت مجلة علوم المدينة ، المحيط والأقاليم على نفسها إلا أن تكون مجلة علمية محكمة ، تعنى بالعلوم الإنسانية والتطبيقية ، وتصدر باللغات العربية والإنجليزية والفرنسية .

معبرة عن آمال وطموحات جامعة أم البواقي في توسيع دائرة أفقها الثقافي، وتحقيق رسالتها العلمية التخصصية والعامية من خلال ما ينشر فيها من بحوث في شتى فروع المعرفة الإنسانية ، ومؤسسة لرسالتها تجاه المجتمع المنتمية إليه والمنتمي إليها أساتذة وطلابا وموظفين ، فاتحة الباب مشرعا أمام العقول النيرة الرصينة والأقلام الجادة ، لتأخذ طريقها في تحقيق ما تصبو إليه من طموحات علمية من خلال ما ينشر فيها تحت مظلة النخبة العلمية والوظيفية كما يفرضه التقويم العلمي الدقيق والسري المتعارف عليه ، ويتبع شروط النشر المعلن عنها. واضعة ضمن أهدافها تحقيق رغبة قطاع كبير من أعضاء هيئة التدريس والمتخصصين علميا ووظيفيا، التي ظلت المؤسسات البحثية وأدواتها موصدة أمامها أو انعدمت كليا. في غير تحديد للكاتب أن يكون من هذه الشريحة أو تلك، أو منتميا لهذا التخصص أو ذلك، تصدر المجلة رافعة لواء الصدق والموضوعية في عملها، قابلة برحابة صدر النقد الهادف البناء الذي يدفعا إلى مزيد من التقدم والنجاح. آملين أن يحظى عددنا البكر باهتمامكم ، حتى يشعرنا بأن هذا الجهد المبذول قد حقق بعض ما نصبو إليه ، وهذا كله سينمو بفضل تشجيعكم ومشاركتكم الفاعلة.

د. قلاب ذبيح نوال

التعريف بالمجلة

مجلة المدينة، المحيط و الأقاليم " *Sciences de la ville, de l'environnement et des territoires* " هي مجلة علمية محكمة تصدرها جامعة "العربي بن مهيدي" أم البواقي، نصف سنوية تعنى بنشر البحوث المتعلقة ب: التسيير الحضري، التقنيات الحضرية، المدينة والإقليم، البيئة الحضرية(حماية المجالات الحضرية من الأخطار) ، جغرافية المدن، التخطيط الحضري (كتخطيط المدن الجديدة و المناطق السياحية والنقل)، العمارة و العمران، العقار، الاعتماد على وسيلة نظم المعلومات الجغرافية في عملية التخطيط و التنمية بكل أبعادها... وكل ماله علاقة بالظاهرة الحضرية، باللغات العربية والفرنسية والإنجليزية.

تهدف المجلة إلى إيجاد مجالاً مرجعياً للنشر في مجال المدينة، الإقليم، البيئة، استخدام الوسائل الحديثة في عملية تحليل المعطيات الحالية واتخاذ القرار، كل ما له علاقة بالظاهرة الحضرية والارتقاء بها علمياً. حيث تهدف المجلة إلى تشجيع الباحثين للمساهمة بإنتاجهم العلمي في إيجاد حلول وطرح الأفكار التي من شأنها فهم المشاكل التي تواجهها المجالات الحضرية.

شروط النشر بالمجلة:

- يجب أن يتسم البحث بالجدية، الموضوعية واحترام حقوق الملكية الفكرية و الأمانة العلمية، وأن يُقدم إضافة علمية ومعرفية.
- يجب أن يتوفر بالبحث أبعاديات البحث العلمي: إشكالية، تحليل، مناقشة، نتائج...
- يجب أن لا يكون البحث قد سبق نشره أو مقدّم للنشر بمجلة أخرى، ولا بد أن يقدم الباحث إقراراً خطياً.
- يجب أن يُكتب البحث بإحدى اللغات الثلاث: العربية، الفرنسية والإنجليزية.
- يرفق البحث بملخصين أولهما بلغة المقال و الثاني بلغة أخرى من المذكورة أعلاه على أن يكون أحدهما بالعربية و ذلك في حدود صفحة واحدة.
- ترسل ورقة النشر في شكل ملف مرفق عبر البريد الإلكتروني مكتوب ببرنامج (Microsoft Word)
- أن لا يتعدى عدد صفحات البحث عن 20 صفحة (مقاس 4)، نوع الخط بالعربية TraditionalArabic مقاسه في النص 14 و 12 بالنسبة للهوامش، أما اللغة الأجنبية نوع Times New Roman مقاسه في النص 12 و 10 بالنسبة للهوامش.
- تنظم المراجع و هذا باختيار طريقة من طرق الفهرسة المعروفة في ترقيمها و تسلسلها.
- تقدم الأشكال والصور والخرائط ضمن نص البحث بصيغة (JPEG) ولا بد أن تكون واضحة وسهلة القراءة.
- تخضع البحوث المقدمة للمجلة للتحكيم العلمي السري، لتوضيح مدى صلاحيتها للنشر.
- على الباحث إجراء كافة التعديلات المطلوبة من الهيئة العلمية و ذلك للسماح بنشر المقال.
- يمنح للباحث الذي تم نشر مقاله في المجلة نسخة إلكترونية من العدد، و كذا شهادة معتمدة من المجلة تفيد قبول بحثه للنشر بالمجلة و تاريخ النشر و العدد الذي نشر به.
- تُعبر البحوث المنشورة في المجلة عن آراء مؤلفيها ولا عن رأي المجلة.
- يرجى الاطلاع على المزيد من تفاصيل النشر في المجلة باللغات الثلاث في الملاحق رقم 01, 02, و03.

- ترسل الأبحاث إلى البريد الإلكتروني للمجلة:

revue.vet@univ-oeb.dz

اللجنة العلمية للمجلة:

البريد الإلكتروني	الاسم
s_bouchemal@yahoo.fr	أ. د صالح بوشمال - جامعة أم البواقي
fouad.benghadbane@gmail.com	أ. د فؤاد بن غضبان - جامعة أم البواقي
ismail.youssif@art.menofia.edu.eg	أ.د إسماعيل يوسف - جامعة المنوفية - مصر
gsaddek1@yahoo.fr	أ.د قرفية الصادق - جامعة عنابة
jamelguessoum@yahoo.fr	أ.د قسوم جمال الدين - جامعة عنابة
mazouz.said@univ-oeb.dz	أ.د مازوز السعيد - جامعة أم البواقي
addad.cherif@uni-oeb.dz	أ.د عداد محمد الشريف - جامعة أم البواقي
bousmaha06@yahoo.fr	أ.د بوسماحة احمد - جامعة أم البواقي
hhkhiari @yahoo.fr	أ.د خياري عبد القادر - جامعة أم البواقي
Benzagouta.ms@univ-oeb.dz	أ.د ب ن زقوطة محمد سعيد - جامعة أم البواقي
fouadov2002@yahoo.fr	د. بوزحج فؤاد - جامعة قسنطينة 03
brahim.djebnounge@univ-tebessa.dz	د. ابراهيم جبنون- جامعة تبسة
Naouel38@hotmail.com	د. فلاب ذبيح نوال - جامعة أم البواقي
taoufik.belhareth@gmail.com	د. بلحارث توفيق - الجامعة التونسية
amnajabbar2016h@gmail.com	د. آمنة جبار الدليمي - جامعة الأنبار- العراق
Mohamed.esodany@alexu.edu.eg	د. محمد السوداني- جامعة الإسكندرية- مصر
Dr.adel.elsadany@gmail.com	د. عادل عبد المنعم السعدني- جامعة قناة السويس-مصر
assialifa@gmail.com	د. ليفا آسيا - جامعة قسنطينة 01
khoudjahanene@gmail.com	د. خوادجية سميحة حنان - جامعة قسنطينة 01
toufik_mazouz@yahoo.fr	د. مازوز توفيق - جامعة أم البواقي
saadali.badreddine@univ-oeb.dz	د. سعدالي بدر الدين - جامعة أم البواقي
zerrouki.hichem@univ-oeb.dz	د. زروقي هشام - جامعة أم البواقي
boulkaibeta@yahoo.fr	د. بولكعيبات عيسى - جامعة أم البواقي
milimohamed2@gmail.com	د. ميلي محمد - جامعة المسيلة
aissa.grib@univ-tebessa.dz،	د. عيسى غريب - جامعة تبسة
aissa.benhammada@univ-oeb.dz	د. عيسى بن حمادة- جامعة أم البواقي
ghanou.gat@gmail.com	د. عبد الغاني قتالي - جامعة أم البواقي

houcine.boulmaiz@univ-tebessa.dz	د. بولعيز حسين - جامعة تبسة
t.thelaidjia@gmail.com	د. تلايحية جمال الدين - جامعة عنابة

قائمة محتويات العدد

الصفحة	العنوان	المؤلف
04-03	كلمة السيد مدير الجامعة	هيئة التحرير
05	كلمة السيد مدير معهد تسيير التقنيات الحضرية	
06	كلمة رئيسة التحرير لافتتاحية العدد	
09-07	التعريف بالمجلة	
11-10	قائمة محتويات العدد	
23-11	Urban tourism in Arab cities: opportunities, problems and challenges. A case study of Sétif (Algeria) and Irbid (Jordan)	Foued BENGHADBANE Mahmoud Al-Habees
35-24	المدن الذكية تعزيزاً للسياحة الذكية المُستدامة	عبد الرحمن بن محمد الحسن أحمد
52-36	إدارة الفضاءات العمومية وتأثيرها على هيكلية المجال الحضري لمدينة أم البواقي شارع هواري بومدين "تمونجا"	سعيدة حقااص سناني كريمة
73-53	السكنات العشوائية بمدينة سكيكدة بين الواقع ورهانات التسوية في ظل القانون 08-15	حسين بولمعيز
87-74	منظومة النقل الذكي المستدام في الجزائر: مبادئ و آليات التطبيق	غرابي نجلاء عبدي نضال

108-88	الساحات العامة في مدينة سوق اهراس بين التخطيط والاستعمال	بن بنور فاطمة الزهراء سناني كريمة
120-109	عربي - فرنسي - انجليزي	ملاحق

Urban tourism in Arab cities: opportunities, problems and challenges. A case study of Sétif (Algeria) and Irbid (Jordan)

Foued BENGHADBANE ⁽¹⁾, Mahmoud Al-Habees ⁽²⁾

⁽¹⁾Institute of Management of the Urban Techniques, Laboratory Evaluation of Quality of Use in Architecture and the Built Environment (LEQUAEB), University of Oum El Bouaghi- Algeria.

foued.benghadbane@univ-oeb.dz

⁽²⁾ Faculty of Planning and Management, Department of Planning and Project Management, Al- Balqa' Applied University-Salt- Jordan

habees@bau.edu .jo

Abstract:

Cities offer multiple opportunities for various types of tourism due to their diverse recreational and leisure facilities. These opportunities vary from one city to another depending on their unique origins and urban planning strategies to attract tourists and develop tourism-related investments.

This paper aims to shed light on the cities of Sétif in Algeria and Irbid in Jordan to elucidate the different opportunities provided by these tourist destinations. Both cities share many geographical characteristics, thanks to their urban growth and the investment opportunities they offer, including the selection of Irbid as the Arab Capital of Culture in 2022. Additionally, both cities have undertaken various projects. Furthermore, the study identifies various challenges that could form obstacles that necessitate a comprehensive strategy for tourism development.

Keywords: Tourist destinations, urban tourism, opportunities, challenges, Sétif and Irbid cities.

ملخص:

توفر المدن فرصًا متعددة لممارسة أنواع مختلفة من الأنشطة السياحية نظرًا لمرافقها الموجهة للترفيه والاستجمام، وتتباين هذه الفرص من مدينة إلى أخرى حسب ظروف نشأتها واستراتيجيات التخطيط الحضري لجذب السياح وتطوير الاستثمارات السياحية. تهدف هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على مدينتي "سطيف" في الجزائر و"إربد" في الأردن لتوضيح الفرص المختلفة التي توفرها هذه الوجهات السياحية، حيث تشترك المدينتان في العديد من الخصائص الجغرافية، وذلك بفضل تطورهما الحضري والفرص الاستثمارية التي توفرها، بما في ذلك اختيار إربد عاصمة للثقافة العربية لعام 2022 وما تبعها من تنفيذ لمشاريع مختلفة، إلى جانب ذلك، تحديد المعوقات المختلفة التي يمكن أن تشكل تحديات يمكن من خلالها وضع استراتيجية شاملة للتنمية السياحية.

الكلمات المفتاحية: الوجهات السياحية، السياحة الحضرية، الفرص، التحديات، مدينتي سطيف وإربد.

Introduction:

Economic and social transformations in cities in recent years have led to a restructuring of their urban fabric in response to the aspirations of their residents, who seek more mobility, entertainment, and cultural activities (Blažević, KrstinićNižić, 2015;Page, Duignan, 2023). These changes have introduced new land uses in urban areas through urban planning processes (Hayllar et al., 2008), allowing for the integration of various forms of entertainment, leisure, and leisure activities within cities. This has been achieved by either repurposing existing heritage buildings or creating modern spaces that align with the advancements in information and communication technology. Consequently, traditional tourism, primarily focused on traveling to distinct places with diverse cultures and customs, has evolved into a new concept known as "urban tourism"(Nogués-Pedregal, 2019).

Governments around the world have embraced this trend to promote their cities as unique hubs for new urban tourism projects with innovative urban designs and architecture that reflect new investments in city tourism (Yildiz, Akbulut, 2013). Major cities, in particular, have become essential tourist destinations, catering to both local and international tourists. Urban tourism involves short trips to cities, lasting from one day to three days, both within and to densely populated areas (Nogués-Pedregal, 2019). According to statistics from the World Tourism Organization, the importance of urban tourism is on the rise, with a 21% increase in city tourism over the past five years (Bock, 2015).

Recognizing the significance of urban tourism, most governments have incorporated its development into their developmental strategies. They aim to harness every opportunity to promote this type of tourism, eliminate obstacles, and strengthen supportive factors for its success within the context of international challenges (Tokarchuk et al., 2022).

Furthermore, various urban destinations in Arab cities, despite their diverse geographical locations (coastal, mountainous, desert), have gained significant importance in the realm of urban tourism (Al-Saad, Ababneh, 2017). These cities offer numerous tourist attractions, representing effective opportunities that require development and enhancement to become desirable destinations for tourists. This necessitates the formulation of effective plans, carrying within them the accomplishment of various urban planning operations. These operations aim to facilitate accessibility to these destinations and equip them with necessary services to meet the needs of visitors (Benghadbane, Khries, 2020). Additionally, they are complemented by the implementation of numerous urban projects such as hotels, roadways, tram lines, and commercial centers, which have the potential to boost urban tourism.

This research will focus on elucidating the tourist destinations in the cities of Sétif, Algeria, and Irbid, Jordan. Both are Arab cities that share similar opportunities for enhancing urban tourism, albeit with differences in certain obstacles that challenge some of the tourism investment projects. These challenges relate to the rehabilitation of heritage buildings, the creation of new entertainment spaces, leisure opportunities, the provision of upscale tourism services in collaboration with the local community, and improving the quality of life (Benghadbane, Djaadjou, 2021). Such efforts result in direct job opportunities, the promotion of industries and traditional crafts, and the growth of the tourist inflow to the city. These developments occur in the face of international challenges within a comprehensive national strategy, especially considering Irbid's designation as the Arab Capital of Culture for the year 2022.

Research Objectives:

The research aims to:

- Identify the urban tourism destinations available in the cities of Sétif (Algeria) and Irbid (Jordan).
- Explain the various planning policies aimed at promoting urban tourism in both cities.
- Highlight the challenges faced by urban tourism in these cities and propose alternative strategies for its enhancement within the context of international challenges.

Significance of the Research:

The importance of the research lies in:

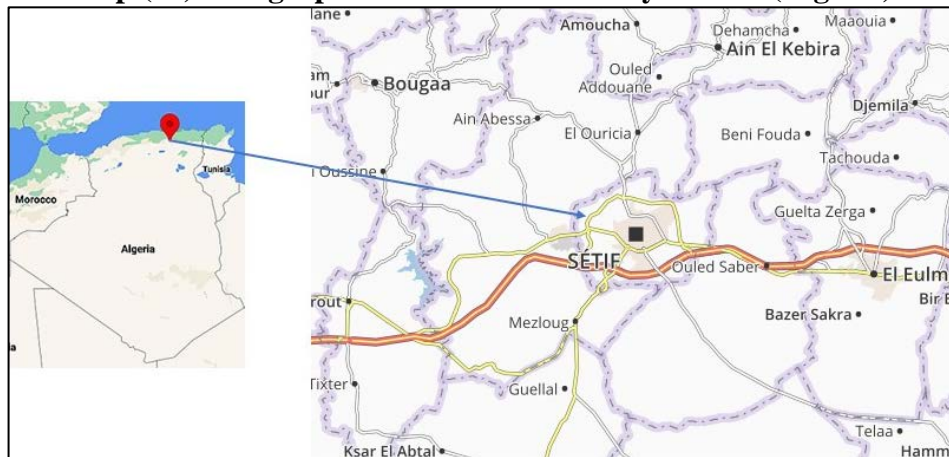
- The historical and geographical significance of Sétif and Irbid, deeply rooted in history, as distinctive urban tourism destinations with a multitude of opportunities.
- The importance of community participation in achieving tourism development in these cities.
- The existence of similarities in planning policies to promote urban tourism in both cities, alongside variations in some of the challenges they face.

Research Methodology:

In this research, we relied on a collection of theoretical references, including books, journals, academic studies, and articles, which allowed us to identify tourist destinations and the importance of preserving them as opportunities to enhance urban tourism in both cities. We employed a descriptive approach to elucidate these opportunities scattered throughout the two cities and their surroundings. This approach aimed to understand the various tourism planning policies in place. Additionally, a historical methodology was used to determine the historical dimensions of the emergence of certain destinations. Furthermore, a quantitative methodology was applied to handle various data related to tourist activities, considering them as two significant urban tourism destinations.

1- Geographical Location: A Vital, Distinct, and Development-Inducing Factor in Tourism:

The geographical location of a city plays a significant role in creating and developing tourism attractions. This is evident in the case of Sétif, which is situated at the geographic coordinates of approximately 5.43° East longitude and 36.15° North latitude. Its location places it strategically within the Eastern Highlands region, making it a vital regional hub in the urban network of the High Plateaus region. Sétif is central to several important cities, including Béjaïa and Jijel to the north, Batna and M'Sila to the south, Mila to the east, and Bordj Bou Arréridj to the west. It serves as a crossroads connecting the north, south, east, and west through key transportation routes, including National Highway 05, the railway line, and the "East-West" expressway. Moreover, it connects the north to the south through national roads with numbers 28, 09, and 78. All of these factors position Sétif as the capital of the Eastern Highlands and a transit point for various incoming flows (Djaadjou, Benghadbane, 2022), allowing its tourist destinations to be discovered by visitors from various directions (Map: 01).

Map (01): Geographical location of the city of Sétif (Algeria)

Source :<https://www.climatestotravel.com/climate/algeria/s%C3%A9tif>

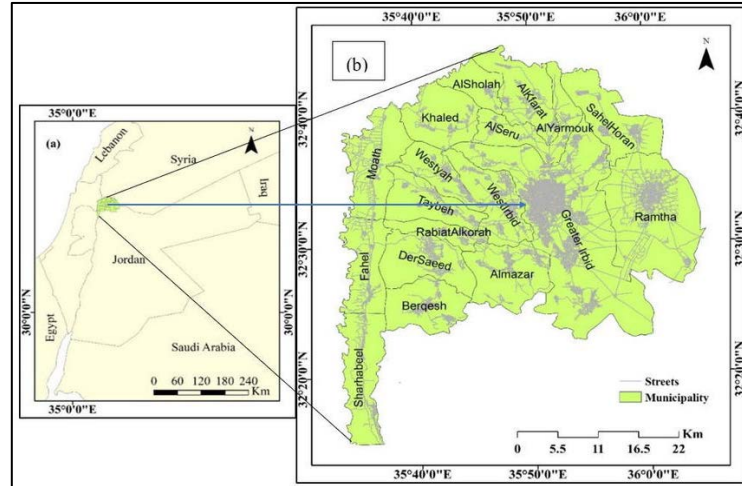
As for Irbid, it is located at approximately 35.84° East longitude and 32.55° North latitude within the vast Horan Plain, extending from the southern region of Syria to the northern region of Jordan. Irbid is situated between the Ghouta of Damascus to the north, the Safa Hills to the east, the Ajloun Mountains to the south, which connect to the Jerash Mountains and extend to the Golan Heights to the west. Irbid represents one of the largest cities in this region, alongside cities such as Sweida and Daraa in Syria (Hazaymeh et al., 2022).

Irbid is approximately 50 kilometers north of the capital "Amman", and 60 kilometers from the Mediterranean Sea. It is 32 kilometers west of the Jordan Valley, while it is 30

kilometers away from the Jordanian-Syrian border. The climate in Irbid varies, with hot summers prevailing in the province and a milder winter in the border areas with occupied Palestine. The city experiences moderate summers and cold winters in most areas, especially those at higher elevations above sea level. Rainfall is abundant in the city during the winter, and snowfall is common in its elevated regions.

The geographical uniqueness of Irbid, coupled with its rich historical background, has allowed it to offer numerous tourist destinations, which are further enriched by its long and eventful history (Map: 02).

Map (02): Geographical location of the city of Irbid (Jordan)



Source: Hazaymeh et al., 2022, p. 05.

2- Diversity and multiplicity of urban tourism destinations:

The cities of Sétif and Irbid offer numerous urban tourism opportunities scattered throughout their urban fabric and their respective suburbs. The former is an Algerian city located in North Africa, with a long history of construction and development, bearing witness to the presence of many civilizations. This has turned it into a tourist destination that attracts various tourist flows from within Algeria and beyond.

The latter is a Jordanian city in the Middle East that was chosen to be the Arab Capital of Culture for the year 2022 by the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO). Irbid earned this designation due to its historical, cultural, and civilizational significance and its diverse tourist destinations that reflect this rich heritage.

Therefore, the most important urban tourism destinations in these two cities can be summarized as follows:

2-1- In the city of Sétif:

In addition to its significant geographical location in the Eastern High Plains, the city of Sétif is distinguished by its Mediterranean climate, known for heavy rainfall and snowfall during the winter season. With a rich history as one of Algeria's major cities, it boasts numerous tourist attractions spread throughout its urban fabric. These sites attract both local and international visitors for leisure, recreation, and spending their leisure time. Some of the most notable attractions in Sétif include:

- **The historical monument of "Ain El Fouara"**: Located in the city center, this historical landmark is a water fountain that draws tourists from all over. It was constructed in 1898 and is situated along the tramway line, which is the primary means of access.

- **"8 May 1945" Amusement Park**: This centrally located park is situated approximately 100 meters north of the historical landmark "Ain El Fouara". It features a significant area, a zoo,

green spaces, sports facilities, and more, providing entertainment services to both local residents and visitors from across the country. The Park underwent renovation, introducing various new entertainment options for all age groups, enhancing its appeal to tourists.

- **The “Al-Ali” commercial center:** This project, one of the most significant urban developments in Sétif (Photo: 01), has greatly boosted the practice of shopping and entertainment tourism. It offers modern commercial services, promotes high-end international brands (Hacid, 2016), and includes entertainment services, in addition to accommodation and business facilities.

Photo (01): The “Al-Ali” commercial center



Source: Authors, 2018.

- **The “Raïss” commercial center:** Positioned in the northeastern part of Sétif in the “El Hidhab” neighborhood, it is located at the intersection of two major transportation axes, ensuring easy access. "El Raiss" Shopping Center provides diverse shopping services and hosts various annual cultural events, celebrating the city's traditions and customs (Hacid, 2016).

- **The Byzantine Castle:** This heritage site, dating back to the Byzantine period, was built in 540 AD. The castle underwent restoration work to reintegrate it into the tourism sector, welcoming tourists interested in its historical significance.

- **The Antique Mosque:** One of the oldest mosques in Sétif, established during the Ottoman era, located adjacent to the historical landmark “Ain El Fouara”. It serves as a historical memory for the city and attracts tourists.

- **The European Center:** As the nucleus of the city's formation, this area consists of interconnected buildings with architectural characteristics dating to the colonial period. It is supported by a grid plan of roads, and the center is a hub for commercial, service, and specialized craft activities that support the tourism sector in Sétif.

- **The National Museum:** The National Museum serves as a tourist space in Sétif, offering a detailed insight into the various civilizations that succeeded one another in the city through its exhibition halls.

- **The Islamic Cultural Center:** This extensive project is located at the eastern entrance of the city, in the "Tibinet" neighborhood, along the "May 8, 1945" transportation axis, adjacent to the tramway line. The Islamic Cultural Center hosts a variety of cultural and Islamic activities throughout the year, contributing to the promotion of cultural tourism.

- **“El Amir Abdel Kader” archaeological park:** This Park, located 50 meters west of the historical landmark “Ain El Fouara”, is at the intersection of the main axes “Said Boukhresa” and “Ibn Sina”. The Park features various types of flowers and rock inscriptions

dating back to the Roman period. It attracts visitors from different regions, significantly supporting cultural tourism in Sétif (Benghadbane, Djaadjou, 2021).

- **The archaeological site ‘Djemila’:** Situated 50 kilometers east of Sétif, this archaeological site has seen increasing interest from tourists nationwide. It showcases Roman civilization landmarks that are still preserved today, such as the theater, Roman baths, the market square, the "Caracalla" Triumphal Arch... (Fertas et al., 2022), covering an area of approximately 42 hectares (Photo: 02).

Photo (02): The archaeological site ‘Djemila’



Source: <https://www.fancyalgeria.com/djemila>

2-2- In the city of Irbid:

The city boasts some of the most beautiful archaeological sites, numerous parks, and recreational areas where nature enthusiasts can unwind and enjoy the tranquility. It also features excellent shopping centers and markets for shopaholics (Omoush, 2019). Additionally, it houses numerous historical landmarks, with some of the most famous being:

- **The old city:** Representing the heart of Irbid, known as ‘Downtown’, this area is home to various old buildings, lively squares, and vibrant markets. Some of the significant commercial stores and markets include the Central Gold and ‘Al-Hisbah’ Market, reminiscent of the famous Damascus Al-Hisbah Market. Downtown Irbid also features many renowned streets, such as Al-Hussein Street leading to it, and the Cinema and Hashemi streets, which are full of commercial shops (Haddad, Fakhoury, 2016).

- **University Street :** Regarded as one of the city's liveliest streets, University Street was even listed in the Guinness Book of World Records in the 1990s for having the most internet cafes in the world. It is lined with restaurants, cafes, and shops. The street hosts the University Roundabout, featuring Yarmouk Mall, surrounded by many youthful cafes and student libraries (Fakhoury, Haddad, 2017).

- **Galaxy Park Irbid:** Galaxy Park in Irbid City Center is a place where various attractions come together. It caters to a diverse age range due to the wide variety of games it offers, making it an excellent place for family outings. Located in Irbid City Center, it provides an opportunity to combine thrilling fun with a fantastic shopping experience.

- **Dar As-Saraya Museum:** The Dar As-Saraya Museum is located in an old building made of basalt rocks located directly behind the City Hall (Photo: 03). This building was constructed in 1886 by the Ottomans and is a typical building for the type of caravans that were established along the Hejaz Railway. It includes rooms arranged around an inner paved courtyard, and it was used as a prison until 1994. Today, the museum houses a large collection of local archaeological pieces that tell some details about the history of Irbid city (Al-kheder et al., 2009).

Photo (03): Dar As-Saraya Museum



Source: Authors, 2023.

- **Heritage Museum:**The Jordan Heritage Museum aims to display rare archaeological artifacts that tell the story of Jordan's history. It is one of the best tourist spots in Irbid and a prominent museum that includes a diverse collection of prehistoric, pre-Christian, and early medieval artifacts. The museum provides visitors with a chance to explore the history of Jordan and the culture of Irbid, including handicrafts (Al-kheder et al., 2009).
- **Jordan Natural History Museum:** The Jordan Natural History Museum is located within Yarmouk University's premises. It was one of Jordan's first projects in terms of vital and scientific landmarks. The museum features a distinctive and diverse array of botanical, animal, and geological exhibits. It includes scientific publications and documents that have added to its importance. This museum has become a significant scientific reference for those interested in the study of nature and the environment.
- **"Araar" Cultural House :**The museum has set its location in the house of the poet "Mustafa Wahbi Al-Tall." Known as the "Jordanian poet" and referred to as "Araar," this old house is built in the Damascene style, with several rooms surrounding a paved inner courtyard. The museum exhibits the life and manuscripts of the poet, with the interior walls made of adobe and straw. In the center of the house, there is a more than 100-year-old mulberry tree. The museum is one of the most important tourist spots in Irbid, located on Hashemi Street (Photo: 04).

Photo (04): "Araar" Cultural House



Source: Authors, 2023.

- **Parks in Irbid:** Irbid features numerous parks and gardens, providing a great place for leisure and relaxation in the lap of nature. Some of the notable parks include King Abdullah II Gardens, Al-Jalil Park, Al-Ashrafieh Park, Irbid Development Park, Tunis Garden...
- **Oued "Al-Shalala":** Shalala Valley is one of the natural tourism destinations in Irbid, It is also known for rural tourism, surrounded by a vast fertile agricultural area in the Hauran

region. The valley connects to many other important Jordanian valleys and contains several visit-worthy sites such as "Khirbat Al-Zirqoun" and "Yarmouk Tunnel." The valley spans 19 kilometers and holds many ancient locations, including remnants of a Roman bridge, Roman and Byzantine rock-cut tombs.

- **“Umm Qais” site:**Umm Qais is primarily known for its proximity to the ruins of the ancient city of Djadara. It's also a former bishopric known as the Latin Catholicism. It is located atop a hill 378 meters above sea level, overlooking the lake "Tabaria", the Djolan Heights, and the Yarmouk River.

3- Diverse planning policies to promote urban tourism:

In light of the multiple tourist destinations in the cities of Setif and Irbid, different urban tourism enhancement policies have been identified in both cities:

3-1- In the city of Sétif:

In order to develop tourist activities and boost urban tourism, Sétif's local authorities have implemented ambitious planning policies. These policies encourage the active participation of stakeholders in the city, including:

- The completion of numerous urban projects, involving changes in the use of urban land with the establishment of new service activities and the reconfiguration of urban functions. These changes have provided spaces for relaxation and leisure, catering to the city's residents and visitors. These transformations are expected to have a significant impact on the activation of urban tourism.
- An increase in accommodation capacity with the construction of several new hotels. The number of hotels increased from 40 in 2016 to 45 in 2018 out of a total of 72 hotels, including three hotel chains: “FOUR POINTS BY SHERATON”, “BEST WESTERN”, “ACCORHOTELS (IBIS & NOVOTEL)” (Benghadbane, Djaadjou, 2021).
- Enhancement of urban transportation networks, which are crucial for the development of urban tourism. These networks link various tourist sites and facilitate access to them. Local authorities in the city have worked to strengthen public urban transportation lines.
- The completion of the "Tramway Line" project, which is a highly important initiative aimed at providing safe and environmentally friendly transportation. The project primarily consists of three carefully planned tram lines. Only one of these lines has been completed, entering into service in 2018. It spans 22.4 kilometers and can accommodate approximately 5000 passengers per hour in one direction, passing through 22 stations. Five of these stations are directly associated with historical landmarks and urban tourism projects (Madani, 2017)., including the “Mohamed Boudiaf” station located near the Islamic Cultural Center, the "Mustafa ben Boulaïd" station adjacent to the National Museum, the High Commercial Center, and the Amusement Park, the “Saal Bouzid” station near the historical site of “Ain El Fouara” and the “Ancient Mosque”, and the “Five Deprived” station close to the "Amir Abdelkader" Archaeological Park and the Mausoleum Station (Photo: 05).

Photo (05): The Tramway in the city of Sétif**Source: Authors, 2018.**

These diverse policies reflect the commitment of the local authorities in Sétif to promote urban tourism through urban planning, infrastructure development, and improved transportation systems.

- Completion of other projects related to all services that support the tourism sector in Sétif. This includes banks and financial institutions working to stimulate tourism development, with approximately 15 banks located mostly in the city center.
- Ensuring the city's cleanliness through sweeping operations and urban waste collection in all neighborhoods to present it in the best light for optimal urban tourism.
- Initiating the expansion of parks and public gardens, increasing their number to six public parks, including three communal gardens, two amusement parks, and four decorative gardens. Additionally, there are nine public squares and two urban forests, with a total area estimated at around 76.31 hectares.
- Providing upscale restaurants, such as "Al Yamama" restaurant located at the eastern entrance of the city, "Mashawi Aleppo" restaurant, "Dar Al-Diyaf" restaurant in the western part of the city, and more.

3-2- In the city of Irbid:

The local authorities in the city of Irbid are keen on continuous tourism planning to ensure balanced tourism development following the guidance of the Jordan Tourism Board. The key aspects of the city's tourism development plan include:

- Rehabilitating and developing the city's heritage sites and monuments, such as the ancient Roman city of Jerash and the historic Ajloun Castle, to preserve them and promote cultural tourism.
- Investing in the development of new tourist sites and attractions, such as the "Irbid Heritage Village" project, which aims to promote local heritage and crafts and enhance tourism in the city (Alzouby, Attia, 2022).
- Enhancing the city's infrastructure, including urban transportation and accommodation facilities, to provide a better experience for tourists visiting the city.
- Overall, these diverse planning policies in both cities aim to create a more attractive urban tourism destination that can meet the needs of different types of tourists, both locally and internationally.
- In the city of Irbid: Local authorities in the city of Irbid are committed to continuous tourism planning to ensure balanced tourism development according to the guidelines of the Jordan Tourism Board. The most important aspect of the city's tourism development plan includes:
 - Initiating an urban project to revitalize the city center in order to make the area a tourist attraction and connect the memories of generations to the place. The project revolves around demolishing some buildings, acquiring others for expansion, creating squares, renovating and

maintaining certain buildings. This will improve the city center's status, especially if these buildings are transformed into restaurants, museums, or tourist attractions. The local community can benefit from the buildings constructed on the ruins of dilapidated buildings by renting them as small shops for craftsmen, artisans, and gift shops.

- Establishing market squares for handicrafts to provide employment opportunities and reduce poverty and unemployment actively and significantly involving the local community.
- Developing a promotional plan for tourism in some destinations, such as Dar Al-Nabulsi (Photo: 06), Dar Arrar, Dar Al-Saraya, the old municipality building, and Dar Jumah Al-Atar (Al-kheder et al., 2009).

Photo (06): Dar Al-Nabulsi



Source: Authors, 2023.

- Working on creating a traffic plan to solve traffic congestion issues by unifying the pathways within the city, creating wide roads that are in harmony with the city's expansion, and reducing narrow streets. This will alleviate the traffic crisis, revive the downtown area, facilitate access to the existing heritage houses (Beit Arrar, Al-Nabulsi, etc.).
- Emphasizing the importance of linking tourism, heritage, and local communities for sustainable development, aligning with the market's needs, and providing job opportunities for graduates. Additionally, empowering residents economically by offering marketing platforms for local products, artisans, and services to tourists and visitors, with the participation of various stakeholders, including Yarmouk University, to create an attractive investment environment for tourism.

4- Multiple problems hindering the development of urban tourism:

Despite the urban planning policies and prominent voluntary efforts by decision-makers to promote urban tourism in the cities of Setif and Irbid, there are several impediments that can be summarized as follows:

4-1- In the city of Sétif:

- Absence of tourism promotion for the mental image of Sétif, especially on an international level capable of increasing the tourist influx.
- Almost complete absence of local community involvement in the urban development strategy of Sétif.
- Lack of a tourist map for Sétif, outlining the city's key tourism opportunities.
- Issues related to the quality of tourism services, evident through their low standards (transport, accommodation, etc.).
- Weakness in the restoration of historical sites and their lack of classification makes them susceptible to various forms of destruction.
- Security issues of various kinds in many tourist sites.

- Problems related to parking, especially in areas with historical landmarks like ‘‘Ain El Fouara’’, as well as recreational and shopping areas like the High Commercial Center and the Amusement Barn.

4-2- In the city of Irbid:

- Significant accumulation of waste in the city center and it’s spread in most neighborhoods, with merchants failing to meet the minimum cleanliness standards. They leave and dispose of their shop waste in the streets, including wastewater and solid waste, in addition to the deficiency in waste collection by the municipal authority (Alzouby, Attia, 2022).
- Delays in the restoration of historical buildings in the downtown area.
- Inadequacy of available legislation in deterring violations by stakeholders, especially merchants, residents, and others.
- Insufficient financial resources, weak funding, and an inadequate budget.

5- Recommendations to enhance urban tourism within the international challenges:

In light of the raised issues afflicting the tourism sector in the cities of Sétif and Irbid, a series of recommendations can be put forward to activate urban tourism in these cities amidst international challenges. These recommendations include:

- Establishing principles and orientations for the 2030 tourism development plan in Algeria and the Jordan Tourism Board, and working towards their practical implementation to promote urban tourism.
- Necessity for adopting a new planning policy that focuses on localizing projects with an impact beyond the borders of the two cities to achieve international tourism appeal.
- Resolution of problems and disputes related to tourism investment projects, whether they are stalled or have not yet commenced.
- Active engagement of the local community in all urban development projects to support urban tourism. The local community plays a significant role in promoting the cultural products of the two cities by enhancing local industries and traditional crafts.
- Enhancing the rich heritage sites within and around the cities of Sétif and Irbid.
- Ensuring diversification of tourism activities, given the availability of various tourism opportunities in both cities.
- Ensuring the safety and security of tourists, both domestic and international.
- Resolving all issues related to transportation and promoting the use of public transportation to reduce the number of private cars.
- Drawing from successful urban tourism experiences in advanced cities and adapting their positives to the unique characteristics of the two cities.

Conclusion:

From all of the above, the multiple opportunities for urban tourism in the cities of Sétif (Algeria) and Irbid (Jordan) become evident. These opportunities have been bolstered by urban planning policies aimed at providing recreational and leisure areas and enhancing leisure services, especially in terms of transportation and accommodation. This has the potential to increase the number of tourists, both local and foreign. However, various challenges across different areas hinder the development of urban tourism in these two cities. Addressing these challenges requires collaboration among all stakeholders and decision-makers, which would have various implications on urban structures and the activation of their urban economies. This collaboration will pave the way for tackling the challenges and elevating urban tourism through multiple urban development projects and a strategic approach to investment. It will also create employment opportunities through the continuous renewal of promotional methods at various domestic and international levels.

References:

- 1- Al-kheder, S., Haddad, N., Fakhoury, L., Baqaen, S. (2009). A GIS analysis of the impact of modern practices and policies on the urban heritage of Irbid, Jordan. *Cities*, 26, 81–92. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2008.12.003>
- 2- Al-Saad, S., Ababneh, A.K. (2017). Concept, opportunities and challenges of urban tourism in the Arab world: Case studies of Dubai, Cairo and Amman. *Tourism Review: An International Interdisciplinary Journal*.65(3), p. 361-375.
- 3- Alzouby, A., Attia, A. (2022). Reviving the Traditional House Architecture in Irbid City, Jordan. *International Journal of Sustainable Development and Planning*, 17(1), 147- 155. <https://doi.org/10.18280/ijstdp.170114>
- 4- Benghadbane, F., Djaadjou, M. (2021). The role of urban projects in the enhancement of urban tourism in Algerian cities: Opportunities, transformations, and challenges Case: the city of Setif. *International Journal of Hospitality and Tourism Studies*, 2(1), 1-13. <https://doi.org/10.31559/IJHTS2021.2.1.1>
- 5- Benghadbane, F., Khries, S. (2020). Urban touristic development in the coastal cities: case study: Aqaba, Alexandria, Annaba and Casablanca cities. *GeoJournal of Tourism and Geosites*, 29(2), 488–507. <https://doi.org/10.30892/gtg.29209-484>
- 6- Blažević, B., Krstinic Nižić, M. (2015). City organization as urban challenge for tourism destinations. *Tourism in Southern and Eastern Europe. 3rd International Scientific Conference Tourism in Southern and Eastern Europe. Tourism in Southern and Eastern Europe*, 3, 19-33.
- 7- Bock, K. (2015). The changing nature of city tourism and its possible implications for the future of cities. *European Journal of Futures Research*, 20(3), 1-8.
- 8- Djaadjou, M., Benghadbane, F. (2022). Post-Exploitation Evaluation of the “One Million Houses” Program in the City of Setif: Multiplicity of Forms and Variation of Spatial Distribution (Algeria). *Int J Innov Stud Sociol Humanities*, 7(7), 1-10. <https://doi.org/10.20431/2456-4931.070701>
- 9- Fakhoury, L., Haddad, N. (2017). Aspects of the architectural and urban heritage: from registers to conservation for adaptive and modern use at the historic cores of Salt and Irbid, Jordan. *International Journal of Architectural Research*, 11(2), 190- 218.
- 10- Fertas, L., Lahlah, S.S., Briki, M.N. (2022). Test of the new approach of taxonomic of tourist resources for development, case of the province of sétif, Algeria. *GeoJournal of Tourism and Geosites*, 43(3), 878–886. <https://doi.org/10.30892/gtg.43306-900>
- 11- Hacid, S. (2016). Sétif as a city brand. *International Journal of Tourism & Hospitality Reviews*, 3(1), 21- 29. <https://doi.org/10.18510/ijthr.2016.313>
- 12- Haddad, N., Fakhoury, L. (2016). Towards developing a sustainable heritage tourism and conservation action plan for Irbid’s historic core. *International Journal of Architectural Research*, 10(3), 36- 59.
- 13- Haouche, A., Madani, S., Lazri, Y. (2022). Factors of the commercial devitalization in the historical centre of the city of Sétif, Algeria. *Bulletin de la Société Géographique de Liège*, 79(2), 175-192.
- 14- Hazaymeh, Kh., Almagbile, A., Alomari, A. (2022). Spatiotemporal Analysis of Traffic Accidents Hotspots Based on Geospatial Techniques. *International Journal of Geo-Information*, 11(4), 1-18. <https://doi.org/10.3390/ijgi11040260>
- 15- Hayllar, B., Griffin, T., Edwards, D. (2008). *City Spaces – Tourist Places: Urban Tourism Precincts*. Butterworth-Heinemann is an imprint of Elsevier: Oxford- UK, Burlington: USA.
- 16- Madani, S. (2017). Le Tramway de Sétif : Projet Urbain Ou Simple Projet De Transport ? Cahiers Géogra-

- phiques de l'Ouest, 12-13. <http://www.univ-oran2.dz/VRPG2/laboratoires/egeat/index.php/fr/publications/la-revue/dernier-numero>
- 17- Nogués-Pedregal, A.M. (2019). The instrumental time of memory: local politics and urban aesthetics in a tourism context. *Journal of Tourism Analysis*. <https://doi.org/10.1108/JTA-05-2018-0014>
- 18- Page, S.-J, Duignan, M. (2023). Progress in Tourism Management: Is urban tourism a paradoxical research domain? Progress since 2011 and prospects for the future. *Tourism Management*, 98, 1-23. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2023.104737>
- 19- Omoush, M.-M. (2019). Impact of Intangible Assets (Intellectual Capital, Knowledge Management) on Innovation: A Study on Tourist Agencies in Jordan (Tourist Agencies in Irbid). *International Journal of Business and Management*, 14(6), 138- 149. <https://doi.org/10.5539/ijbm.v14n6p138>
- 20- Tokarchuk, O., Barr, J., & Cozzio, C. (2022). How much is too much? Estimating tourism carrying capacity in urban context using sentiment analysis. *Tourism Management*, 91. 1- 15. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2022.104522>
- 21- Yildiz, S., Akbulut, M.T. (2013). Current trends in developing urban tourism. *International Journal of Architectural Research*, 7(2), 297-310.

المدن الذكية تعزيزاً للسياحة الذكية المُستدامة

عبد الرحمن بن محمد الحسن أحمد

جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية – المملكة العربية السعودية

aaalhassan@imamu.edu.sa

الملخص:

تناولت هذه الدراسة الوصفية المدن الذكية؛ تعزيزاً للسياحة الذكية المُستدامة، وهدفت إلى: الوقوف على مفهوم المدن الذكية من المنظور الجغرافي من خلال: الأرض، والسكان، والبنية التحتية والخدمات، وأبعاد السياحة الذكية والعوامل المؤثرة فيها. كما هدفت إلى: الربط بين نموذج المدينة الذكية بما تتمتع به من خصائص ومميزات من جهة، وبين قطاع السياحة الذكية من جهة أخرى، وأهم التحديات التي تواجه المدن الذكية؛ لتعزيز السياحة الذكية. وتتبع أهمية الدراسة من أهمية تأثير المزج بين التقنية في إدارة المدن والسياحة؛ تعزيزاً للسياحة الذكية المُستدامة، من خلال تطوير إدارة و رقمنة الخدمات الحضرية المرتبطة بالسياحة الذكية. وقد جُمعت المادة العلمية من مصادر مختلفة، وأُستخدم المنهج الوصفي لتحقيق أهداف.

و توصلت الدراسة إلى: تعدد مفهومي المدن الذكية والسياحة الذكية، وأن هناك أبعاداً للسياحة الذكية وعوامل مؤثرة فيها، وأن المدن الذكية تُسهم في تعزيز السياحة الذكية، التي أصبحت صناعتها عنصراً مهماً وعاملاً فعالاً في بناء المدن الذكية. كما تواجه المدن الذكية العديد من التحديات، التي يمكن أن تؤثر في تعزيز السياحة المُستدامة، مثل: التوسع العمراني السريع للمدن، وزيادة أعداد السكان، وتوفير البنية التحتية والخدمات والمرافق وصيانتها. وأوصت الدراسة بضرورة إنشاء مدن ذكية تُسهم في إحداث تأثير إيجابي في حياة المواطنين وتجارب الزوار، من خلال جعل المدن ميسرة، وأكثر ملاءمة للمعايشة والإدارة والاستدامة.

الكلمات المفتاحية: المدن الذكية، التنمية السياحية المُستدامة، السياحة الذكية، رقمنة الخدمات، تعزيز السياحة.

Abstract

This descriptive study examined smart cities and how they can be employed for promoting sustainable smart tourism. The study aimed at defining the concept of smart cities from a geographical perspective; in terms of the land, the population, the infrastructure, the services provided, and the dimensions of smart tourism as well as the affecting factors. Moreover, the study attempted connecting Smart Cities Model with the characteristics and advantages these cities have on the one hand, and with smart tourism sector on the other. The study also shed some light on the main challenges facing smart cities in order to promote smart tourism. The significance of the study stems from the importance and the impact of using the latest technology in managing cities and tourism activities and promoting sustainable smart tourism through the development of urban services management related to smart tourism. The scientific material was collected from various sources and the descriptive research methodology was used to achieve the objectives of the study.

The study found that there are many definitions of the concepts: 'smart cities' and 'smart tourism'. It also found that there are dimensions of smart tourism and a number of the factors affecting it. In addition, the study highlighted that smart cities help promoting smart tourism; which has become an important element and an effective factor in building smart cities. However, smart cities face many challenges, which can affect the development of sustainable tourism, such as: rapid urban expansion of current cities, continuous increase in population, and provision and maintenance of relevant infrastructure, services and facilities. Finally, the study recommended establishing smart cities that contribute to making a positive impact on the lives of citizens and the experience of tourists by facilitating access to cities and making them more suitable for living, management and sustainability.

Keywords: smart cities, sustainable tourism development, smart tourism, digitization of services, tourism promotion.

المقدمة:

نمت المجتمعات العمرانية في القرن العشرين حول العالم بشكل كبير، واستمر هذا النمو بالتزايد في العقدين الأولين من القرن الحادي والعشرين؛ إذ إن نسبة 55% من سكان العالم يعيشون اليوم في المدن، وهذه النسبة من المتوقع لها أن ترتفع إلى 68% بحلول عام 2050م (United Nations, 2017): أي سيعيش نحو سبعة من كل عشرة أشخاص في المدن؛ لذا أصبحت المدن المُستدامة نقطة رئيسة في السياسة العامة بالنسبة للإدارات في جميع أنحاء العالم. وبهذا الصدد تؤدي تكنولوجيا المعلومات والاتصالات دوراً حاسماً من خلال زيادة الكفاءة البيئية عبر قطاعات الصناعة، وإتاحة ابتكارات مثل: أنظمة النقل الذكية (ITS)، والإدارة "الذكية" للمياه والطاقة والمخلفات (الاتحاد الدولي للاتصالات (ITU)، 2015).

وقد فرضت عملية التحضر السريع الحاجة إلى حلول المدن الذكية، وبشير الخبراء في جميع أنحاء العالم إلى أن المدن الذكية ستكون عوامل التمكين المستقبلية في تسريع النمو الاقتصادي، وتحسين نوعية نمط حياة المواطنين، حيث أدى ظهور تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وانتشارها نتيجة التقدم العلمي إلى اعتمادها أدوات مهمة ومؤثرة في مختلف جوانب الحياة العملية، ومنها: تخطيط المدن، وظهور ما يُعرف بنموذج المدينة الذكية القائمة على التخطيط الابتكاري والتكنولوجيا. ويقود هذا إلى صناعة سياحة ذكية تعمل على استخدام خصائص المدن الذكية؛ لربط مختلف الجهات الفاعلة من المجتمعات المحلية والشركات، والسكان والسياح؛ ومن ثم ضمان جودة العرض السياحي وتجانسه (بوتغرين وعائشي، 2020، ص. 60).

والمدن الذكية هي نتاج التكنولوجيات الذكية، والسياحة الذكية مبنية عليها، وتهدف إلى تنشيط السياحة، باستغلال هذه التكنولوجيات الذكية؛ تحقيقاً للاستدامة، التي أصبح تحقيقها مهمة كبيرة وتشغل العالم أكمله، كما يوجد توجه حول ضرورة طرح رؤى تنموية جديدة للتعامل مع قضايا المدن الذكية المُستدامة؛ بما يُحقق المزيد من الاستدامة على جميع القطاعات، خاصة السياحة.

لذا فإن التعرف على المدن الذكية من المنظور الجغرافي، وأبعاد السياحة الذكية والعوامل المؤثرة فيها، والمدن الذكية وتعزيزها للسياحة المُستدامة، والتحديات التي تواجه المدن الذكية لتعزيز السياحة المُستدامة بها؛ يساعد على الفهم الصحيح للمدن الذكية، والسياحة الذكية المُستدامة، والاستعداد بوضع التدابير الاحترازية لمواجهة التحديات التي تواجه المدن الذكية؛ لتعزيز السياحة المُستدامة بها، ورسم الخطط والبرامج اللازمة حيال ذلك.

مشكلة الدراسة:

تعد المدن الذكية إحدى الظواهر الناشئة سريعة الانتشار، وتؤثر مرافقها وخدماتها بدرجة كبيرة في صنع السياسات ومنهجيات التخطيط الحضري، وتعدُّ السياحة أحد أهم القطاعات الحياتية التي تؤثر في التنمية وتقودها غالباً؛ إذ تعتمد اقتصاديات الكثير من الدول المتقدمة على السياحة في تعزيز التنمية، فالسياحة ليست هدفاً بل وسيلة للمساهمة في التنمية الشاملة من خلال تحقيق النمو الاقتصادي.

وبعد قطاع السياحة من القطاعات الاقتصادية ذات العائد الكبير، وقد اعتمد التنافس بين الدول في استقطاب السائحين بشكل أساسي على التكنولوجيا، سواء في العروض، أو حجز تذاكر الطيران، أو الإقامة،

أو تسهيل عمليات التواصل مع الزوار. كما ظهر مفهوم السياحة الذكية عندما وُظفت التكنولوجيا بشكل كبير في قطاع السياحة؛ حيث ارتكز القطاع على الأتمتة، والاتصالات السلكية و اللاسلكية، وقواعد المعلومات والإدارة الإلكترونية، والأجهزة الذكية، وغيرها.

وقد سلّطت هذه الدراسة الضوء على المدن الذكية من المنظور الجغرافي، وأبعاد السياحة الذكية والعوامل المؤثرة فيها، وعلاقة المدن الذكية وتعزيزها للسياحة المُستدامة في المدن، والتحديات التي تواجهها.

أسئلة الدراسة:

في ضوء ما سبق عرضه، يمكن صوغ أسئلة الدراسة كما يأتي:

- ما المدن الذكية من المنظور الجغرافي؟
- ما أبعاد السياحة الذكية والعوامل المؤثرة فيها؟
- ما دور المدن الذكية في تعزيز السياحة المُستدامة؟
- ما التحديات التي تواجه المدن الذكية و تعزيزها للسياحة المُستدامة؟

أهداف الدراسة:

في ضوء مشكلة الدراسة وأسئلتها؛ فإن الدراسة الحالية تهدف إلى تسليط الضوء على المدن الذكية من المنظور الجغرافي، و التّعرف على أبعاد السياحة الذكية و العوامل المؤثرة فيها، ودور المدن الذكية في تعزيزها للسياحة المُستدامة، والتحديات التي تواجه المدن الذكية وتعزيزها للسياحة المُستدامة فيها.

أهمية الدراسة:

تبرز الأهمية العلمية والعملية لهذه الدراسة من خلال :

أ. الأهمية العلمية:

- سُسهم هذه الدراسة في توفير قاعدة بيانات جغرافية جديدة للدراسات المتعلقة بالمدن الذكية، وتعزيزها للسياحة المُستدامة، وتشجيع الباحثين على زيادة الدراسات المُتعلّقة بالمدن الذكية من المنظور الجغرافي.
- إثراء المكتبة العربية التي تفتقر إلى دراسات تحليلية عن المدن الذكية، والتّعرف على أبعاد السياحة الذكية والعوامل المؤثرة فيها، والوقوف على المدن الذكية وتعزيزها للسياحة المُستدامة من منظور جغرافي.

ب. الأهمية العملية:

سُسهم الدراسة في توفير مادة علمية تفيد صنّاع القرار وذوي الاختصاص بالمجالات العلمية المشتركة في دراسة المدن، والسياحة المُستدامة من حيث توضيح مفهوم المدن الذكية، والسياحة الذكية المُستدامة، والكشف عن العلاقات المرتبطة بينهما، والعوامل المؤثرة فيها؛ لكي يتسنى للمسؤولين والمخطّطين اتخاذ القرارات المناسبة لتعزيز السياحة.

أبعاد الدراسة

اقتصرت الدراسة الحالية على دراسة المدن الذكية وتعزيزها للسياحة المُستدامة دراسة وصفية.

مصطلحات الدراسة:

المدن الذكية: "هي المكان ذو الشبكات والخدمات الأكثر مرونة وكفاءة واستدامة، باستخدام المتاح من التقنيات والمعلومات والاتصالات؛ بهدف رئيس وهو رفع مستويات جودة الحياة لصالح سكانها" (أبو العلا، 2019م، ص.929).

السياحة الذكية: "ظهر مع مفهوم المدن الذكية، وهو يتعلّق بغرض سياحي مبني على ثلاثة عناصر أساسية، وهي: الحوسبة السحابية، والبيانات المفتوحة، واستخدام تطبيقات الهواتف الذكية. والهدف صناعة وجهة سياحية ذكية على مستوى مدينة أو إقليم" (في بوتغرين وعائشي، 2020م، ص.64).

الدراسات السابقة:

تناول عدد من الدراسات والبحوث المدن الذكية والسياحة الذكية، من أهمها ما يأتي:

تناول بلعيد وكركار (2021م) التوجّه نحو السياحة الذكية بوصفها آلية من آليات التنمية المُستدامة: التجربة الإماراتية نموذجًا. وتوصّل إلى مجموعة من النتائج، أهمها: أن الاتجاه المستقبلي للسياحة الذكية يعكس في الدرجة الأولى الذكاء في كل الخدمات والأعمال والمشاريع، والإدارة، والمؤسسات الحكومية وغير الحكومية؛ وهذا كله يعدّ من العوامل المهمة التي تساعد على تطوير كفاءة أماكن الجذب السياحي في استقطاب عدد أكبر من السياح، بحيث تسمح بتلبية طلباتهم، وتُحفّزهم على السياحة الذكية. وقد استطاعت السياحة الذكية إبراز المقومات السياحية لمناطق الجذب السياحي؛ بما يُعزّز من تنافسيتها، كما تُسهم في تشجيع الاستثمار والاستدامة السياحية.

وأجرى بوتغرين وعائشي (2020م) دراسة عنوانها: من المدن الذكية إلى السياحة الذكية: دبي نموذجًا. وتوصّل إلى مجموعة من النتائج، أهمها: أن السياحة الذكية نتيجة مباشرة لظهور المدينة الذكية (دبي)، من خلال تطبيق إنترنت الأشياء، والحوسبة السحابية، والبيانات المفتوحة في السياحة، وأن مشروع دبي المدينة الذكية تظهر آثاره في تنشيط السياحة بدبي، فبفضلها تُصنّف الإمارات العربية المتحدة في مراتب متقدّمة من بين البلدان من خلال مؤشر التنافسية لصناعة السياحة والسفر 2017م، الذي تُقدّمه المنظمة الدولية للسياحة.

وتناول الزاوي و الأهدب (2019م) المدن الذكية المُستدامة. واعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي، وتوصّل إلى مجموعة من النتائج، أهمها: أن المدينة الذكية تلبّي جميع مفاهيم الاستدامة؛ وبالتالي فالتحوّل إلى المدن الذكية هو تحوّل ضمني للمدن الخضراء المُستدامة، وأن عملية التحوّل للمدن الذكية تتطلب وضع أهداف ورؤية واستراتيجية ذكية تُترجم إلى مشروعات، وتطوير البنية التحتية للاتصالات - سواء كانت شبكات أو بيانات- لبناء مجموعة من التطبيقات التي تُوكّد صفة الذكاء للمدينة (اقتصاد ذكي - بنية تحتية ذكية - بيئة ذكية - حياة ذكية).

وينضح من العرض السابق؛ أن الدراسات السابقة ناقشت موضوع الدراسة بطرق مختلفة؛ حيث إنها ركّزت على: المدن الذكية المُستدامة، ومن المدن الذكية إلى السياحة الذكية، والتوجّه نحو السياحة الذكية بوصفها آلية من آليات التنمية المُستدامة، أما الدراسة الحالية فتتناول المدن الذكية؛ تعزيزاً للسياحة المُستدامة.

منهجية الدراسة وإجراءاتها:

لتحقيق أهداف الدراسة والإجابة عن أسئلتها؛ استخدمت الدراسة المنهج الوصفي التحليلي، وما يتبع ذلك من الخطوات الإجرائية التي يستلزمها هذا المنهج؛ لتحقيق أهداف الدراسة.

أدوات الدراسة وإجراءاتها:

استخدمت الدراسة مجموعة من المصادر والتقارير والوثائق والكتب، والأبحاث العلمية، والرسائل الجامعية، والتقارير و الإصدارات الحكومية والخاصة.

1. المدن الذكية من المنظور الجغرافي:

تُشكّل الجغرافيا المكان الذي يُمارس فيه الإنسان نشاطه، وتضع البيئة (الذكية) السكان في قلب الحلول المتطورة والفورية للتحديات المتنامية التي يطرحها عدد متزايد من سكان العالم، وهي: الطلبات المتعلقة بالبنية التحتية، والخدمات الصحية، إلى جانب الشواغل البيئية المتصلة بتوفير الغذاء والماء والطاقة. وتُمكن هذه البيئة الباحثين وواضعي السياسات من النظر في المشاكل المجتمعية، وتحقيق أقصى استفادة من التكنولوجيات المبتكرة، والتعاون بين قطاعات متعددة؛ لتُمكن الأفراد من استحداث:

- خدمات تنسم بالكفاءة والقدرة على التكيف.
 - مدن ومجتمعات موصولة وفعّالة.
 - مواطنين مطلعين ومنخرطين وقانعين.
 - حلول وعمليات ذكية من أجل تقديم الخدمات (الاتحاد الدولي للاتصالات، 2021م، ص. 2).
- ويطغى على الساحة التكنولوجية منذ سنوات مصطلح (المدن الذكية)، التي تسعى إلى توفير بيئة رقمية صديقة للبيئة، ومُحفّزة للتعلم والإبداع؛ تُسهم في توفير بيئة مُستدامة تُعزّز الشعور بالسعادة والصحة. وتستشرف (المدن الذكية) المستقبل على الصعيدين الاقتصادي والاجتماعي، وتتخلّص الغاية منها في: توفير بيئة رقمية صديقة للبيئة، ومُحفّزة للتعلم والإبداع، تُسهم في توفير بيئة مُستدامة تُعزّز الشعور بالسعادة والصحة. ويركّز مفهوم المدينة الذكية على استخدام المدينة لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات في حلّ المشكلات الحضرية. وقد تعدّدت تعريفات المدن الذكية بتعدد استخدامها، حيث حدّد ديكين و الواعر أربعة عوامل تُسهم في تعريف المدينة الذكية، وهي:

- تطبيق مجموعة واسعة من التقنيات الإلكترونية والرقمية على المجتمعات والمدن.
- استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات؛ لتغيير بيئات الحياة والعمل داخل المنطقة.
- تضمين تقنيات المعلومات والاتصالات في الأنظمة الحكومية.
- إضفاء الطابع الإقليمي على الممارسات التي تجمع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات والأشخاص معاً؛ لتعزيز الابتكار والمعرفة التي يقدمونها (Deakin & Al Waer, 2013).

عرّف الاتحاد الدولي للاتصالات المدينة الذكية المُستدامة بأنها: "مدينة مبتكرة تقوم على استعمال تكنولوجيات المعلومات والاتصالات (ICT)، وغيرها من الوسائل؛ لتحسين نوعية الحياة، وكفاءة العمليات

والخدمات الحضرية، والقدرة على المنافسة، مع ضمان تلبية احتياجات الأجيال الحاضرة والمقبلة فيما يتعلق بالجوانب: الاقتصادية والاجتماعية والبيئية" (ITU, 2014, p.13). كما عرّف مجلس المدن الذكية المدينة الذكية بأنها: مدينة "تستخدم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات؛ لتعزيز قدرتها على البقاء، وقدرتها على العمل واستدامتها"(المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس، ص.1).

ويُعرّف ديكين (Deakin, 2013) المدينة الذكية بأنها: المدينة التي تستخدم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات لتلبية متطلبات السوق (p.15). ويُعرّف المعهد البريطاني للمعايير (BSI) مصطلح المدن الذكية بأنه: "التكامل الفعّال للأنظمة المادية والرقمية والبشرية في البيئة المبنية؛ لتوفير مستقبل مُستدام ومزدهر وشامل لقاطنيها" (شاتا، 2018م).

وحتى يتم تناول المدن الذكية من المنظور الجغرافي؛ فلا بد من التطرّق إلى عناصر مهمة، وهي: الأرض، والسكان، والبنية التحتية، والخدمات، كما يتضح من الشكل (1).

شكل (1): مكونات المدن الذكية.



المصدر: الدريعان، عبدالله. (2020). السياحة المستقبلية - المدن السياحية الذكية.

1-1 الأرض:

تعدّ الأرض ركيزة أساسية في عملية التنمية داخل المدن، وموردًا مهمًّا إذا قيمة مادية ومعنوية واجتماعية للفرد والمجتمع" (القحطاني، 1443هـ، ص.65). فهي الأساس التي تقوم عليه جميع الخدمات والأنشطة الاقتصادية والعمراية والاجتماعية المختلفة والبنى التحتية، التي تُسهم بدور كبير في المدن الذكية، وأثر ذلك في

"مختلف الوظائف الحضرية وديناميكيته، وفي نمط الحياة فيها من خلال عدة عناصر أساسية: تقنية واجتماعية وبيئية" (غضبان، 2018م، ص ص. 179-190).

1-2 السكان:

يُشكّل السكان لبنة أساسية في المدينة الذكية، فهم أساس التنمية وهدفها، يقول وليم شكسبير: "ما هي المدينة غير الناس"، ووضح أفلاطون الأمر فقال: "إن المدينة هي كذلك؛ لأن المواطنين هم على هذا الحال". وإذا لم يقطن في المدينة مواطنون يشعرون بالانتماء إليها، ويشاركون في المسؤولية المؤسسية؛ فإنه مهما كانت عملية التحول ناجحة؛ فلن تكون المدينة ذكية. وتُعدّ مشاركة المواطنين في الأنظمة الذكية شرطاً ضرورياً لنجاحها، وإن انتماء المواطن والتزامه وتحمل المسؤولية ليكون جزءاً من عملية التنمية نحو حياة سعيدة؛ هو الأساس وإلا تتفوق المدينة وتصبح أقلّ (ذكاء) كل يوم.

ويعدّ (الأشخاص الأذكياء) لبنة البناء الأساسية لنظام المدينة الذكية، فهم من يميّزون بكونهم أذكيا يتفوقون فيما يفعلونه باحتراف، ولديهم مؤشر تنمية مرتفع؛ حيث تعمل المدن الذكية على استقطاب رأس المال البشري النوعي، بالتوازي مع دمج جامعاتها في جميع جوانب حياة المدينة (مخوف، 2020م، ص. 35). وبناء عليه؛ ينبغي أن تأخذ الدراسة في الحسبان الاختلاف في طبيعة المواطنين وثقافتهم وعاداتهم، وتبحث في أساليب التمكين، وإدارة حملات التوعية على مستوى المدينة، بالإضافة إلى إدارة التغيير (الأمم المتحدة، 2015م، ص. 3). ويتميّز المواطنون في المدن الذكية بالمرونة العالية، والتكيف مع تغير الظروف، من خلال سعيهم الدائم لإيجاد الحلول، ويشاركون بنشاطهم في التنمية المُستدامة للمدينة بأدائهم الفعّال؛ لجعلها أكثر ملاءمة للعيش (Vinod, 2015, p.12).

ولا يرتبط ذكاء المدينة بالتقنية، وإنما يتعلّق بمدى جودة استخدامها، ضمن بيئة متكاملة تساعد على أداء مهماتها بفاعلية أكبر، ويرتبط ذلك بتحقيق تفاعل أفضل مع أصحاب العلاقة، والوصول إلى آليات حوكمة أسلم (بكري، 2017م). وذكر جبر والجبوري (2019م، ص. 181) أنه في دراسة إحصائية للمدن الذكية حول العالم أجرتها وحدة الاستطلاع في مجلة (الإيكونوميست)، بالتعاون مع شركة (فيليبس)؛ فتبين أن:

- حوالي ثلث المواطنين يتفاعلون الآن مع نظام المدينة الذكية ويرسلون المعلومات.
- أبدى نصف المواطنين استعدادهم للمشاركة في المستقبل.
- أبدى حوالي 37% من المواطنين استعدادهم لتزويد الإدارة بمعلومات عن خصوصياتهم.
- أظهر المواطنون استعداداً غير متوقّع للمشاركة في البرمجة، وتقديم أفكار خلاقية متناسبة مع خصوصيات المواقع الجغرافية، وإبداع تطبيقات جديدة خاصة بهم وبيئتهم.

ومنطلق المدينة الذكية هو رفاة حياة المواطن واستدامتها، وأن ذلك قابل للتحقيق من خلال مجموعة من الأنظمة المادية والرقمية والإنسانية، على أن تكون ضمن بيئة متكاملة. وأن التحقيق الفعلي لذلك على أرض الواقع يرتبط بآليات الحوكمة من ناحية، وبحسن (استخدام الأنظمة)، والاستفادة منها من ناحية ثانية. ويرتبط هذا الأمر بسكان المدينة الذكية، فذكاء الأنظمة، وبيئة التكامل، والحوكمة غير كاف للمدينة الذكية؛ إذ لا بد من ذكاء الإنسان أيضاً (بكري، 2017م).

3-1 البنية التحتية:

تعدّ البنية التحتية الجيدة عملية أساسية في المدن التي تسعى نحو التحوّل إلى المدن الذكية، حيث تعمل على "تقديم حلول ذكية؛ لمعالجة المشكلات الحضرية، معتمدة على المعلومات والتكنولوجيا كقاعدة أساسية لبنيتها التحتية، كالشبكات الذكية، وإنترنت الأشياء، والبيانات المفتوحة؛ حتى تتمكّن من تحسين أداء الخدمات المُقدّمة" (غضبان، 2018م، ص.201). فهي تُسهم في تلبية احتياجات السكان الخدمية والارتقاء بجودتها؛ إذ إن إقامة مدن ذكية يُسهم في إحداث تأثير إيجابي على حياة المواطنين وتجارب الزوار، من خلال جعل المدن ميسّرة، وأكثر ملاءمة للمعايشة والإدارة والاستدامة.

4-1 الخدمات:

تتعدّد الخدمات التي تقدّمها المدينة "سكانها والمتربدين عليها من خدمات أساسية إلى خدمات ثانوية" (حوالة وآخرون، 2008م، ص.5). وتختلف المدن من حيث توافر الخدمات وجودتها، ويعتمد ذلك على توافر بنية تحتية جيدة، تستطيع العمل على مدّ السكان بالخدمات التي يحتاجونها، والعمل على تطويرها، خاصة في المجالات المبنية على الحلول الذكية، التي تعمل المدن على تطويرها وتوافرها داخل البيئة الحضرية في المدن، حيث يتم العمل على ربط الأماكن والخدمات بتقنيات الاتصالات المتطورة؛ للاستفادة منها داخل المدن (جبر، الجبوري، 2019م، ص.175).

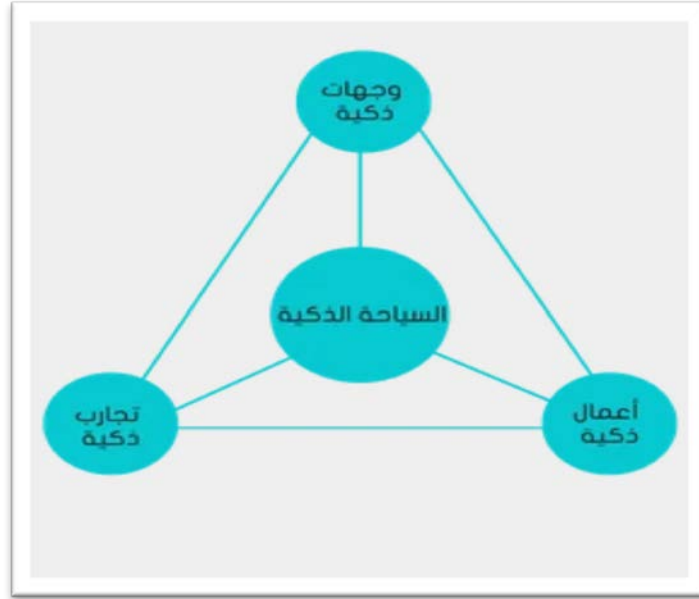
1. أبعاد السياحة الذكية (Smart Tourism) والعوامل المؤثرة فيها:

تعدّ السياحة الذكية عنصراً من عناصر التنمية الرئيسية، وتقوم على بيانات مكانية ومعلومات مختلفة؛ لتؤدي وظائف معينة في قطاع السياحة. وتشهد السياحة في العالم - نتيجة التوجّه الذكي - السعي إلى تقديم خدمات سياحية ذات نوعية عالية، التي تكون ضمن قواعد معلومات رقمية في المدن الذكية.

1-2 مفهوم السياحة الذكية:

حدث تطور كبير لمفهوم السياحة الذكية، وقد أدخلت هذه التطورات إلى مفهوم السياحة عن طريق إدخال أدوات وتطبيقات مختلفة من تكنولوجيا المعلومات والاتصالات إلى أماكن الجذب السياحي الذكية؛ الأمر الذي أسهم في إحداث نقلة نوعية بالقطاع السياحي، وظهور السياحة الذكية، التي هي نتاج للتطورات التكنولوجية التي أدخلت في مجال السياحة، حيث أدرج تصور المدن الذكية والوجهات السياحية الذكية إلى القطاع السياحي (شكل 2). ولم يعد من الضروري الاهتمام فقط بتحسين نوعية الحياة لمواطني المدن الذكية؛ ولكن تعدّاه ليخصّ الاهتمام بتحسين التجربة السياحية للسائح (السياحة الذكية) (بلعيد، كركار، 2021م، ص. 167).

شكل (2): عناصر السياحة الذكية.



المصدر: الدريعان، عبدالله. (2020). السياحة المستقبلية - المدن السياحية الذكية.

2-2 متطلبات السياحة الذكية:

يتكوّن نظام المدينة الذكية من ستة عناصر أساسية؛ تُشكّل لبنات بنائها، وهي: الأشخاص الأذكياء، واقتصاد المدن الذكية، والتنقل الذكي، والبيئة الذكية، والحياة الذكية، والحكم الذكي (Kumar, 2015, p.19)، وجميعها تدعم السياحة الذكية؛ بل هي عناصر أساسية من متطلباتها، التي أكدها تجمّع مشرفي المعلوماتية العرب فيما يأتي:

- رقمنة البنى التحتية للقطاع السياحي من خلال بناء قواعد معلومات سياحية شاملة.
- الحوكمة والحوسبة ودورها في التوجيه والتقنين؛ لضبط الأداء، وجودة الخدمة الرقمية المُقدّمة ومثاليّتها.
- توافر استراتيجيات تخطيط عمراني رقمي للبنى التحتية، بما في ذلك منظومة الطرق والاتصالات والشبكات والخدمات بشكل عام.
- التشريع والتمويل الداعم للسياسات الذكية وبرامج الانتقال نحو المدينة الذكية؛ مما يُحقّق التنمية المُستدامة.
- توافر الكوادر الفنية التي تدير النظام الرقمي وتراقبه على مدار الساعة لإدارة النظام (تجمع مشرفي المعلوماتية العرب، 2020م).
- وقد أصبحت الحلول الرقمية ضرورة مُلحّة لتحقيق قطاع سياحة مُستدام، وتعزيز تنافسيّته، وجعله أكثر تطورًا وحدثًا.

2-3 حوكمة السياحة الذكية:

تُسهّم التكنولوجيا في توفير قواعد بيانات عن اتجاهات السفر؛ مما يُمكن الحكومات المختلفة من التّعرف على كيفية تفكير السائح في المقصد السياحي وتطلّعاته وتوقّعاته في أثناء رحلته. تتأثر السياحة بشكل كبير

بالوضع الاقتصادي، وهو أمر يتعلّق بالبلدان المُصدّرة للسياح في جانب القدرة على الإنفاق، والبحث عن خيارات تتلاءم مع الوضع الاقتصادي. وعلى صعيد آخر في البلدان التي تستقبلهم أيضاً من جانب الأسعار والخدمات والجودة، فالسياحة الذكية هي: التقاء ثلاثة مكونات أساسية: التكنولوجيا، ومستعملي هذه التكنولوجيا، وتسويق الوجهات السياحية. كما يجب المعرفة بالمعلومات والمقومات والفعاليات السياحية المختلفة (بلعيد، كركار، 2021م، ص. 164-167).

وتلك المكونات تؤثر سلباً أو إيجاباً في السياحة الذكية؛ لذلك فالسياحة الذكية تتطلب المعرفة والإدراك بالمعلومات السياحية، التي تعدّ من العوامل المؤثرة فيها، مثل: المقومات السياحية والاقتصادية، والفعاليات، ومشاركة السياح لتحقيق تعديل؛ للحصول على المعلومات السياحية في الوقت المناسب والمكان المناسب عن طريق استخدام أدوات الإنترنت (عدس، 2018م).

ومن العوامل المؤثرة في السياحة الذكية: المدن الذكية المجهزة بالبنيات التحتية والتقنية، وإنسانها الذي يديرها، فالهدف الأساسي من المدن الذكية تسهيل الخدمات المُقدّمة للمجتمع، بحيث تُمكنهم من ممارسة حقوقهم وحرّياتهم بشكل أفضل؛ الأمر الذي يصبح أكثر جاذبية عندما يستفيد السائح الأجنبي من هذه المدينة؛ لأنه في أمسّ الحاجة إلى مختلف هذه الوسائل المتاحة، وبصورة سهلة وفي متناوله، خاصة أنه شخص غريب عن المدينة؛ وهنا يكمن الدور المهم الذي تؤديه المدن الذكية في تقديمها لخدمات مختلفة بطرق فعّالة، وسريعة، ومبسّطة لسياح بحاجة لهذه التسهيلات (بلعيد، كركار، 2021م، ص. 170).

- التنسيق بين المستويات الإدارية.
- تفعيل الشراكات بين القطاعين العام والخاص.
- تمثيل تكامل السياحة وتعزيزها في عمليات الإدارة الحضرية.
- حماية التراث والثقافة وتعزيزهما.
- تعزيز المشاركة النشطة للسكان المقيمين.
- توفير البنية التحتية للشبكة.
- تخطيط شبكة الاستشعار للأغراض السياحية.
- تطوير منصات تسهل التبادلات المتعلقة بالسياحة.
- التحكم في استهلاك الطاقة والموارد.
- تمكين الحلول المُستدامة التي تقلّل التكاليف (La Rocca, 2014).

2-4 العوامل المؤثرة في السياحة الذكية:

أصبح الاتجاه المستقبلي للسياحة الذكية يعكس في الدرجة الأولى الذكاء في كلّ من: الخدمات، والأعمال، والمشاريع، والإدارة، والمؤسسات الحكومية وغير حكومية؛ وهذا كله من العوامل المهمة التي تقع على عاهل أماكن الجذب السياحي (عدس، 2018م). وتؤدي البنية التحتية في المدن الذكية والتطبيقات والخدمات الذكية دوراً بارزاً في تعزيز السياحة المُستدامة، بالإضافة إلى عوامل التقنية الأخرى، والمقومات الطبيعية والبشرية والتراثية التي تُسهم في تقديم خدمات سياحية ذكية ونوعية للسياح.

2. دور المدن الذكية في تعزيز السياحة المُستدامة:

يمكن أن توجد المدن الذكية فرصة كبيرة لتحقيق النمو الاقتصادي والتنمية المُستدامة، من خلال تعزيز السياحة المُستدامة، كما أنها تُمكن المدن من الحفاظ على قدرتها التنافسية واستدامتها وسط الثورة التكنولوجية العالمية المستمرة، وتجعلها عملية وصالحة للمعيشة بصورة أكبر. فالمدن الذكية لا يجب أن تقتصر على التحول الرقمي فقط، إنما تستهدف استخدام التكنولوجيا وتطوير البيانات؛ بما يُسهم في ارتقاء المجتمعات، وتوفير حياة أفضل للمواطنين، وتطوير البنية التحتية، وتحسين استغلال أصول الدول، وإدارة المدن بصورة أفضل، خاصة في مجال السياحة.

وتُصنّف المدن السياحية على أنها المدن التي تُبنى اقتصادياتها على أساس اقتصادي سياحي، كالسياحة الدينية، والطبيعية، والأثرية، والتاريخية، والترفيهية، والعلمية، وغيرها. وتعدّ السياحة جزءاً لا يتجزأ من عملية التنمية الاقتصادية، حيث يجب توظيفها والاستفادة منها من خلال بيئة عمل رقمية. وظهرت السياحة الذكية على مدى السنوات القليلة الماضية بوصفها مجموعة فرعية من مفهوم المدن الذكية، وتعدّ صناعة السياحة عنصراً مهماً وعملاً فعالاً في بناء المدن الذكية؛ ولذلك أصبحت تؤدي دوراً مهماً في استراتيجية المدن الذكية (عدس، 2018م).

والسياحة الذكية: هي ما يُترجم استخدام مكونات المدن الذكية، وتطوير الإمكانيات التقنية للجهات والنشاطات، التي تنعكس على السائح بشكل مباشر؛ لإثراء تجربته السياحية. وهنا يظهر بشكل جلي دور استخدام البيانات التي تُجمع من كل ما يتم حول السائح، فكلما كانت المدينة ذكية؛ كانت كمية المعلومات التي تُجمع عن كيفية استخدام الخدمات أكبر؛ وبالتالي يتمكن صانعو القرار من معرفة ما يبحث عنه السائح وتطويره، وتقديمه بشكل أفضل (الدريعان، 2020م).

ويساعد هذا على كفاءة هذه الأماكن في جذب أعداد أكبر من السياح، التي تُلبّي طلباتهم، وتؤدي إلى سعادتهم، وتبرز المقومات السياحية للبلد، وتصبح مُنافسة، وتساعد أصحاب القرار على اتخاذ القرارات الذكية والتخطيط الذكي؛ مما يؤدي إلى تشجيع الاستثمار والاستدامة السياحية في هذا المجال (عدس، 2018م). وتزايد شعبية المدن بوصفها وجهات سياحية يستفيد منها السائحون الذين يعيشون تجربة جديدة متنوّعة بهذه المدن، وتستفيد منها المدن؛ حيث تُسهم السياحة المحلية والدولية بشكل كبير في التنمية الاجتماعية والاقتصادية لها.

وكل نقطة تواصل مع السائح؛ تُولّد مجموعة مهمة من البيانات تُغذي في أنظمة إدارة المدينة؛ لمعرفة مسار تطويرها، وإيجاد تجارب سياحية مميزة باستخدام التقنيات الحديثة (الدريعان، 2020م). ووجهة السياحة الذكية تُعدّ وجهة سياحية مبتكرة، مبنية على بنية تحتية من أحدث التقنيات، التي تضمن التنمية المُستدامة للمناطق السياحية، حيث تكون في متناول الجميع؛ مما يُسهّل تفاعل الزائر مع محيطه والاندماج فيه، ويزيد من جودة التجربة في الوجهة، وتحسين نوعية حياة السكان (Gretzel et al., 2015, p.180).

وتعدّ الصين من رواد السياحة الذكية في العالم، من ناحية مبادراتها وخططها في هذا الجانب، فقد وضعت مدينة بكين خطة خمسية عام 2016م، استهدفت (4) محاور لتطوير الأساسات والتشريعات؛ لكي تكون جاهزة ومتاحة للتطوير، وهي: (مناطق التجمعات الذكية smart scenic areas، والفنادق الذكية، ووكالات السياحة

الذكية، والقرى السياحية الذكية). واليوم فإن من أشهر التطبيقات للسياحة الذكية في الصين تطبيق (WeChat)، الذي يتيح للسائح البحث والحجز والدفع لجميع نشاطاته السياحية من مكان واحد (الدريعان، 2020).

3. التحديات التي تواجه المدن الذكية وتعزيزها للسياحة المُستدامة:

تواجه المدن في سبيل تحوّلها إلى مدن ذكية العديد من التحديات: الإدارية والتقنية والعمرائية، التي يمكن أن تؤثر في دورها في تعزيز السياحة المُستدامة، يستعرض البحث منها:

4-1 التوسع العمراني السريع للمدن:

شهدت العديد من المدن في العالم توسعاً عمرانياً سريعاً؛ مما جعلها تعاني من بعض المشكلات، حيث إن هذا النمو العمراني "تحوّل الأطراف؛ يُشكّل ضغطاً على البنية التحتية، وصعوبة في إيصالها وتوسيعها؛ الأمر الذي يترتب عليه كلفة مالية عالية" (القحطاني، 2017م، ص.219). ويُسهّم التحضر السريع بشكل كبير في تفاقم ظاهرة الزحف العمراني، واستهلاك مصادر الطاقة والمياه، وزيادة الضغوط على البنى التحتية والخدمات الأساسية، والازدحام المروري، وظهور أنماط استهلاك كثيف للموارد، وزيادة التصنيع (وزارة الشؤون البلدية والقروية، 2018، ص. 8). حيث تكون بحاجة مستمرة إلى عمليات التطوير والصيانة، "وهذا يتطلب الكثير من الجهد والوقت في الصيانة، كما أن لها عمراً افتراضياً، وقدرة على الاستيعاب والتحمّل؛ ويكف هذا مبالغ كبيرة مع مرور الزمن" (القحطاني، 2017م، ص.225). خاصة فيما يتعلّق بتكنولوجيا الاتصالات والمعلومات والبنية التحتية للشبكات؛ إذ إن تطورها والتغير فيها سريع جداً، ويتطلّب هذا العمل بشكل مستمر على عملية التطوير ورفع الكفاءة على مدار العام.

4-2 زيادة أعداد السكان:

يوجد النمو السكاني - سواء كان عن طريق الزيادة الطبيعية، أو الهجرة الداخلية والخارجية للسكان - الكثير من المشكلات والأزمات التي تعاني منها المدن، فارتفاع معدلات التحضر، أو التوجه إلى الحياة في المدن؛ سيكون له تأثير في البنية التحتية والأنظمة والموارد في هذه المدن؛ إذ يؤثر ذلك في الطلب المتزايد على الخدمات وتكنولوجيا الاتصالات والمعلومات والبنية التحتية للشبكات، والضغط عليها داخل المدن، خاصة مع قَدَم البنى التحتية فيها وضعفها. كما أن النمو المتزايد للسياحة الحضرية يوجد تحديات مهمة، من حيث: استخدام الموارد الطبيعية، والتغيرات البيئية، والأثر الاجتماعي والثقافي في المدن؛ ومن هنا جاءت ضرورة تحوّل المدن إلى أن تصبح مدناً ذكية و مُستدامة؛ بما يُسهّم في فتح مجالات جديدة للنمو الاقتصادي والكفاءة، وتوفير حياة أفضل للمواطنين.

4-2 البنية التحتية والخدمات والمرافق:

تحتاج المدن الذكية المُستدامة إلى بنية تحتية للاتصالات: مستقرة، وآمنة، وموثوق بها، وقابلة للتشغيل البيئي؛ لدعم حجم هائل من التطبيقات والخدمات القائمة على تكنولوجيا المعلومات والاتصالات. وتواجه المناطق الحضرية الكبرى التي في طريقها للتحوّل إلى مدن ذكية بالفعل تحدياً يتمثّل في الحاجة إلى التمويل الباهظ لاستبدال البنية التحتية التي تعود إلى عقود (Behzadfar, 2017, p.82).

ولا يخلو تطوير المدن الذكية من التحديات المتعلقة بتقنية إنترنت الأشياء، ومن المتوقع أن يصل عدد الأجهزة المتصلة بإنترنت الأشياء في جميع أنحاء العالم إلى ما يقرب (125) مليار جهاز عام 2030، مقارنة بـ (11) مليار جهاز عام 2019؛ مما يوضح مدى الحاجة إلى إطلاق الفوائد الكاملة لإنترنت الأشياء (العامري وفيرليه، 2021م). وفي حين أن شبكات الجيلين الثالث والجيل الرابع التي تستخدمها الهواتف المتنقلة اليوم تطرح عدداً من المشاكل في دعم مجموعة من الخدمات المطلوبة لتطبيقات المدن الذكية المُستدامة؛ فإن تطوير تكنولوجيا الجيل الخامس، يوفر إمكانية توصيل الأجهزة بشكل موثوق به بالإنترنت والأجهزة الأخرى، ونقل البيانات بسرعة أكبر، ومعالجة كم هائل من البيانات بأقل قدر من التأخير (الاتحاد الدولي للاتصالات، 2021م).

ويقود هذا الاستعراض السابق للمادة العلمية ومناقشتها إلى عدد من النتائج، التي تقضي إلى توصيات يمكن أن تُسهم في تطوير المدن الذكية والسياحة الذكية.

4. نتائج الدراسة وتوصياتها:

خلصت الدراسة إلى مجموعة من النتائج و التوصيات على النحو الآتي:

1-5 نتائج الدراسة:

- توصلت الدراسة إلى أن المدن الذكية بمكوناتها: الأرض والخدمات والسكان والبنية التحتية؛ تعد أساساً تعتمد عليه السياحة الذكية و أبعادها.
- أوضحت الدراسة أن المدن الذكية تُسهم في تعزيز السياحة الذكية، التي أصبحت صناعتها عنصراً مهمّاً أو عاملاً فعّالاً في بناء المدن الذكية.
- تواجه المدن الذكية عدداً من التحديات، التي يمكن أن تؤثر في تعزيز السياحة المُستدامة، مثل: التوسع العمراني السريع للمدن، وزيادة أعداد السكان، وتوفير البنية التحتية والخدمات والمرافق وصيانتها.

2-5 التوصيات:

- بناء على ما تقدّم من نتائج للدراسة؛ فإنها تقدّم عدداً من التوصيات، أهمها:
- توصي الدراسة، بضرورة إنشاء مدن ذكية تُسهم في إحداث تأثير إيجابي في حياة المواطنين وتجارب الزوار، من خلال جعل المدن ميسرة وأكثر ملاءمة للمعيشة والإدارة والاستدامة.
- توصي الدراسة بعمل شراكة مع القطاع الخاص فيما يخصّ البنى التحتية والخدمات الأساسية و تكنولوجيا الاتصالات و المعلومات؛ حتى تسارع الخطى نحو التحوّل إلى مدن ذكية، وتعزيزها للسياحة الذكية.
- توصي الدراسة بعمل قاعدة بيانات ذكية وتطبيق؛ لربط جميع النشاطات السياحية و ما يتعلق بها من خدمات ومرافق داخل المدن؛ لتعزيز السياحة الذكية.

المراجع العربية:

أبو العلا، هاني سامي ع. (2019م). المدينة الذكية في مصر: أسس ومعوقات [عرض ورقة]، المؤتمر الجغرافي الدولي الثاني: التنمية المُستدامة في الوطن العربي بين الإمكانيات وطموحات الشعوب، شبين الكوم: جامعة المنوفية -كلية الآداب - مركز البحوث الجغرافية و الكاروجرافية، 925 - 940 .

الاتحاد الدولي للاتصالات (ITU). (2015، مايو). الفريق المتخصص المعني بالمدن الذكية المُستدامة.

<https://www.itu.int/ar/ITU-T/focusgroups/ssc/Pages/default.aspx>

الاتحاد الدولي للاتصالات.(2021). إقامة المدن والمجتمعات الذكية: توظيف تكنولوجيا المعلومات والاتصالات لأغراض التنمية الاجتماعية والاقتصادية المُستدامة: التقرير النهائي للمسألة 1/2 لقطاع تنمية الاتصالات لفترة الدراسة 2018-2021، جنيف: .IGO 0.3 SA-NC-BY CC: License.

الاتحاد الدولي للاتصالات.(2021، ديسمبر). المدن الذكية المُستدامة.

<https://www.itu.int/ar/mediacentre/backgrounders/Pages/smart-sustainable-cities.aspx>

الأمم المتحدة.(2015). المدن الذكية: المنظور الإقليمي. سلسلة بحوث القمة الحكومية.

بكري، سعد علي الحاج.(2017، يوليو 13). المدينة الذكية .. التطلعات والمتطلبات. صحيفة الاقتصادية

https://www.aleqt.com/2017/07/13/article_1218381.html

بلعيد، ذهبية، وكركار، مليكة. (2021). التوجه نحو السياحة الذكية كآلية من آليات التنمية المُستدامة: التجربة الإماراتية نموذجًا. مجلة الإبداع، 11(2)، 164 - 179.

بن غضبان، فؤاد. (2018م). مدن المعرفة والمدن الذكية مراكز للتبادل المعرفي والتحول الحضري الجديد. دار صفاء للنشر والتوزيع. بوتغرين، زهية، وعائشي، كمال. (2020). من المدن الذكية إلى السياحة الذكية: دبي نموذجًا. مجلة دراسات وأبحاث، جامعة الجلفة، 12(4)، 59 - 75.

تجمع مشرفي المعلوماتية العرب.(2020، مارس2). السياحة الذكية. مقال أسبوعي.

<https://www.arab-cio.org/-smart-tourism/>

جير، انتظار جاسم، والجبوري، شروق نعيم. (2019). المدن الذكية ومتطلبات التحول. مجلة الآداب، جامعة بغداد، 175 - 190. حوالة، يوسف بن أحمد، الأحمد، عبد الله بن محمود، البيش، مرعي بن محمد، والجندي، علفهمي. (2008). الخدمات الرئيسية بالمدينة المنورة: دراسة في جغرافيا المدن. رسائل جغرافية، الرسالة 338، 3 - 176.

الدريعان، عبدالله.(2020). السياحة المستقبلية - المدن السياحية الذكية. مُسترجع بتاريخ: 20/10/2020

https://caramellaapp.com/aldriaan/lmlICB_E3/alsyahh-almstqblyh

الزاوي، نادية، و الأهدب، فاطمة. (2019م). المدينة الذكية المُستدامة.[عرض ورقة]، ورقة مقدمة إلى المؤتمر الهندسي الثاني لنقابة المهن الهندسية، الزاوية، ليبيا، 208 - 226.

شانا، حسن أرشاد.(2018). من المدن الذكية إلى مدن المستقبل. الصين اليوم، مُسترجع بتاريخ: 2018/5/31.

<http://www.chinatoday.com.cn.html>

العامري، رشيد، وفيرليه، تيبو. (2021). 3 خطوات ضرورية للمدن الذكية لتحقيق الاستفادة الكاملة من تقنية إنترنت الأشياء. تقرير
Harvard Business Review <https://hbrarabic.com/A1/> و/أو هارفارد بزنس ريفي

عديس، خالد. (2018). السياحة الذكية (Smart Tourism) آمال وطموحات. مقالات ودراسات، جامعة الشرق الأوسط، الأردن،
مُسترجع بتاريخ: 7 فبراير 2018، <https://meu.edu.jo/news/smart-tourism/>

القحطاني، عبدالله بن معيض. (2017م). الأراضي البيضاء داخل حدود النطاقات العمرانية لمدن سعودية: دراسة في جغرافية العمران
[رسالة ماجستير غير منشورة]. جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية.

القحطاني، عبد الله بن معيض. (1443هـ). الخصائص العمرانية المؤثرة في اختيار الأراضي داخل المخططات السكنية ومدى رضا
الملاك عن هاشم المدينة الرياض: دراسة في جغرافية العمران. مجلة جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية للعلوم الإنسانية
والاجتماعية، (63)، 61 – 102.

محمود، هاني. (2020). المدن الذكية في السعودية. المدن الذكية في السعودية (abuomar.ae).

مخلوف، عمر. (2020). الحاجة إلى المدن الذكية لتحقيق التنمية المُستدامة: الفرص والتحديات. مجلة التعمير والبناء، 40(40)،
جامعة ابن خلدون، الجزائر.

المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس (ISO). (د.ت). المدن الذكية للجمع. دليل تنفيذ المعايير ذات الأولوية لتيسير الوصول إلى
تكنولوجيا المعلومات والاتصالات.

وزارة الشؤون البلدية والقروية والإسكان. (1440هـ). تقرير حالة المدن السعودية 2018م. فهرسة مكتبة الملك عبد العزيز.

وزارة الشؤون البلدية والقروية. (2018). التحول إلى المدن الذكية - المرحلة التالية للتخطيط الحضري في المملكة العربية
السعودية. منتدى التخطيط الحضري الثاني، المملكة العربية السعودية.

المراجع الأجنبية:

Behzadfar, M, Mahmoud, G, Dadkhah, M, Haghghi, N. (2017), International Challenges of Smart
Cities. Armanshahr Architecture & Urban Development, 10 (20).

Deakin, M., & Al Waer, H. (2013). From intelligent to smart cities. Routledge/ Taylor and Francis
Group.

Gretzel, U., Sigala, M., Xiang, Z., & Koo, C. (2015). Smart tourism: foundations and developments.
Electronic Markets, 25(3), 179–188.

(ITU). (2014). Smart sustainable cities: An analysis of definitions. ITU–T Focus Group on Smart
Sustainable Cities, Geneva.

La Rocca, A. (2014). The Role of Tourism in Planning the Smart City. Journal of Land Use. Mobility
and Environment, 7(3), 269–284.

United Nations. (2017). World Population Prospects, the Population Division of the Department of
Economic and Social Affairs of the United Nations. New York.

Vinod, Kumar. (2015). E-Governance for Smart Cities. Springer, Singapore.

إدارة الفضاءات العمومية وتأثيرها على هيكلية المجال الحضري لمدينة أم البواقي شارع هواري بومدين "تمونجا"

سعيدة حفاص⁽¹⁾، سناني كريمة⁽²⁾

⁽¹⁾⁺⁽²⁾ معهد التسيير والتقنيات الحضرية، جامعة أم البواقي - الجزائر

hogsaida@gmail.com

الملخص

تعد الفضاءات العمومية من أهم العناصر التي تحقق التوازن الطبيعي والعمراني والاجتماعي في المدينة من أجل تكوين أنسجة حضرية صحية وتوفير سبل الراحة والمتعة لزوارها وسكانها، كما أن لها تأثيرا واسعا على توجيه وتنظيم الهيكلية الحضرية للمجال.

إلا أنه ورغم هذه الأهمية نجد أغلب المدن الجزائرية تعاني من تهميش وتغييب الفضاءات العمومية ضمن مخططاتها بسبب تزايد وتيرة النمو الديموغرافي وإتباع سياسة التطبيق الوظيفي للمدن أين يغلب الطابع الكمي على الكيفي، الأمر الذي ينعكس على مستوى ونوعية الحياة الحضرية.

تناولنا في بحثنا دراسة شارع هواري بومدين بمدينة أم البواقي باعتباره محورا مهما من محاور شبكة الطرق الحضرية للمدينة وعنصرا فعالا في هيكلية مجالها الحضري، لكن رغم تميزه بتنوع الوظائف على امتداده فهو يعاني من عدم الانسيابية عند الانتقال بين مشاهدته الحضرية الأمر الذي أثر سلبا على مظهره العام. لذا من خلال بحثنا هذا، فقد حاولنا وضع استراتيجية لإدارة الشارع تهدف إلى تعزيز وتنميين دوره ضمن مجاله الحضري.

الكلمات المفتاحية

الفضاءات العمومية-الإدارة الحضرية - الهيكلية الحضرية -الشوارع

الملخص باللغة الفرنسية

Les espaces publics sont considérés parmi les éléments les plus importants de l'équilibre naturel, urbanistique et sociétal dans la ville; pour former des tissus urbains sains fournissant tous les ingrédients de repos et de jouissances pour ses habitants et visiteurs. En plus, ces espaces ont une influence considérable sur l'orientation et l'organisation structuration urbaine de l'espace.

Malgré cette importance, on constate que la majorité des villes algériennes souffre de la marginalisation et l'isolement des espaces publics, au niveau de leurs plans, à cause de la croissance démographique de plus en plus accélérée d'une part, et l'adoption de la politique de zonning fonctionnelle des villes d'autre part, d'où le quantitatif prime sur le qualitatif, ce qui influe sur le niveau et la qualité de vie urbaine.

Dans notre recherche, on a étudié le boulevard 'Houari Boumediene' à Oum-El-Bouaghi, qui est considéré parmi les axes les plus importants du réseau viaire de la ville, et un élément influant dans sa structuration spatiale. Mais malgré toutes ces potentialités fonctionnelles, ce boulevard souffre de l'absence de souplesse lors de la transition entre ses différentes entités. Un problème qu'on a essayé à analyser et à résoudre en proposant une stratégie de gestion du boulevard tout en visant le renforcement et la valorisation de son rôle dans son contexte urbain.

Mots clés:

Les espaces publics, management urbain, structuration urbaine, les boulevards.

مقدمة:

تعتبر المدينة مجالاً للحياة الحضرية و فضاء للعلاقات الإجتماعية و الإقتصادية والثقافية، أين تجتمع فيها عدة عناصر متكاملة ومتراصة فيما بينها، يؤدي تفاعل هذه العناصر مع بعضها البعض إلى رسم صورة المدينة وتحديد هويتها. تعتبر الفضاءات العمومية أحد أهم هذه العناصر المؤثرة على توجيه الهيكلة الحضرية للمدينة. فالفضاء العمومي يجسد الحياة الحضرية بكل أبعادها، حيث تمارس فيه الحياة الإجتماعية بكل تفاصيلها، فالساحات، الشوارع وكذا المساحات الخضراء وغيرها هي مجالات مفتوحة ومتاحة لجميع الأفراد بمختلف فئاتهم وشرائحهم؛ و حيث يفترض أن يراعي تصميمها هوية المجتمع و خصوصياته الثقافية و الإجتماعية.

يعود ظهور الفضاءات العمومية إلى ظهور التجمعات الحضرية على وجه البسيطة، حيث جاءت لتلبية الإحتياجات المختلفة للأفراد نظراً لما كانت تحظى به من ثقل ووزن كبيرين لدى الحضارات القديمة، فمثلاً في المدينة الإغريقية اشتهرت "الأقورا" وهي عبارة عن ساحة تمارس فيها مختلف جوانب الحياة السياسية، الإقتصادية، الإجتماعية والترفيهية وأيضاً الدينية، فكانت تعكس صورة وحضارة المجتمع الإغريقي. وعلى غرار المدينة الإغريقية أخذت الفضاءات العمومية أهميتها في مختلف الحضارات القديمة واستمرت هذه الأهمية إلى العصور الحديثة والوقت الحاضر.

أما في الجزائر فيعود ظهورها إلى العهد الروماني (المسارح الرومانية، الفوروم)، ثم برزت بقوة بعد الفتوحات الإسلامية حيث أخذت بعداً روحياً تجسد في المسجد، وصولاً إلى فترة الاحتلال الفرنسي إذ صممت المدن على الطراز الهوسماني (اتساع الشوارع والاهتمام بالساحات والحدائق). بعد الإستقلال لم يكن هناك اهتمام كاف بهذا الجانب حيث نمت المدن بوتيرة متسارعة ما جعلها تتوسع بشكل أثر سلباً على صورتها، أين غلب الطابع الكمي على المدينة الجزائرية بسبب تزايد الطلب على السكن والتجهيزات العمومية، ولم يكن ذلك متجانساً مع الفضاء العمومي بل كان على حسابه، حيث أصبح هذا الأخير مجرد تحصيل حاصل لسياسة التطبيق الوظيفي لمدينتنا.

ونظراً لما يكتسبه الموضوع من أهمية في الارتقاء بالمستوى الحضري للمدن سنحاول من خلال دراستنا الإحاطة بمختلف جوانبه، ومدينة أم البواقي كغيرها من المدن الجزائرية شهدت تطوراً سكانياً كبيراً، بسبب النمو الديموغرافي المتزايد والتدفقات السكانية من مختلف المناطق، ما أدى إلى الاستهلاك المفرط وغير العقلاني للمجال الحضري على حساب الفضاءات العمومية، فهي لا تختلف عن باقي المدن التي تعاني من تدهورها ونقصها، وهذا راجع بالأساس إلى عدم الاهتمام بهذا الجانب.

إشكالية الدراسة:

جاءت الفضاءات العمومية في كل الحضارات وعلى مر السنوات لتلبية الإحتياجات المختلفة للأفراد، وعلى اختلاف الإحتياجات تختلف الأدوار التي تقوم بها.

تموضع مدينة أم البواقي عند تقاطع محورين مهكليين (الطريقين الوطنيين رقم 10 ورقم 32) للحركة الميكانيكية جعلها نقطة عبور مهمة بين مدن الشرق الجزائري، ما يضعها أمام تحدي الاستفادة من هذا الموقع من خلال دعم ثقلها في الشبكة الحضرية المهيكلية للمجال الحضري. إلا أنه بعد ترقيتها لمصنف عاصمة ولاية

سنة 1974م وظهرت أزمة السكن وتزايدت معها وتيرة النمو الديموغرافي التي عرفتها المدينة، الأمر الذي أدى إلى زيادة استهلاكها للمجال الحضري بشكل عشوائي غالبا، ما خلق تشوها في المظهر العام للمدينة و أثر سلبا على جودة حياة الأفراد داخل بيئتهم العمرانية.

وشارع هواري بومدين من بين الفضاءات العمومية المهمة بالمدينة باعتباره يتوسطها بشكل واضح، فهو من أهم المحاور المكونة لشبكة الطرق الحضرية والمهيكله لمجالها، ما يجعله حاملا للحركة و موزعا لها عبر مختلف أنسجة المدينة؛ إلا أنه يعاني من تهميش و إهمال لمكانته و أهميته في المدينة، وهذا ما جعلنا نختاره كمجال للدراسة نحدد من خلالها نقاط الضعف ونقاط القوة التي يمتلكها و أهم المشاكل التي يعاني منها.

تبعاً لذلك نطرح التساؤلات التالية:

- ✓ ما هو واقع شارع هواري بومدين وسط مجاله الحضري؟
- ✓ ما مدى مساهمة إدارة شارع هواري بومدين في جعله عنصر مهيكلا للمجال الحضري يضمن الارتباط والاتصال بين أنسجة المدينة المختلفة ولا يفصلها؟
- ✓ كيف يمكن دعم وتقوية تأثير الشارع في هيكله المجال الحضري لمدينة أم البواقي.

فرضية البحث:

استنادا على ما سبق فإننا نفترض أن:

إدارة شارع هواري بومدين وتفعيل دوره كفضاء عمومي خدماتي سيساهم في ترسيخ دوره كفضاء مهيكلا للمجال الحضري في مدينة أم البواقي.

1- الفضاء العمومي وماهيته:

الفضاء العمومي من المصطلحات المحورية في موضوعنا ولهذا سنتطرق إلى أهم التعريفات التي وردت

بخصوصه:

1-1-التعريف اللغوي: عرفه قاموس Larousse على أنه "مساحة، حجم، امتداد مخصص لإستعمال عمومي".¹

حسب التعريف اللغوي فالفضاء العمومي هو مساحة من الأرض متاحة لعامة الناس.

1-2-التعريف الاصطلاحي: أما اصطلاحا فقد عرفه قاموس العمران والتهيئة *dictionnaire de l'urbanisme*

et de L'aménagement كما يلي: "الفضاء العمومي هو الجزء غير المبني المخصص لإستعمالات عامة،

مشكل من ملكية واستعمال معين".²

نستشف من هذا التعريف أن الفضاء العمومي محصور في الجزء غير المبني من المدينة فقط، والذي

يستعمل من طرف جميع الناس. أي أن له ملكية واستعمالا.

أما من وجهة النظر العمرانية، فمصطلح الفضاء العمومي يعني "الفضاءات المفتوحة الخارجية المكتملة

للإطار المبني الخاص والعمومي (شوارع، ساحات، مساحات خضراء عمومية... الخ والفضاءات العمومية

المغلقة متمثلة في التجهيزات العمومية ذات التنظيم الخاص (المقاهي، السينمات، المراكز التجارية، المسارح،

P357.,Petit l'Larousse illustré,¹ Claude AUGE,1908

² MERLIN PIERRE et CHOAY FRANCOISE,1988, Dictionnaire de L'urbanisme et l'aménagement, Paris.

...الخ).³ أي أن الفضاء العمومي يمكن أن يكون مبنيًا (مقاهي، مسرح...) أو غير مبني (شوارع، ساحات...)، كما يمكنه أن يخضع لتنظيم خاص (من طرف الدولة) أو لتنظيم عام (عامة الناس).

2- تعريف الفضاء العمراني :

"هو كل فراغ بين المباني في المدينة يشمل كل ما يحيط بالمباني من ممرات وساحات عامة و ميادين ومساحات مياه وملاعب وحدائق خاصة وعامة ومواقف سيارات وطرق، و الفضاءات العمرانية هي الفراغ المحدد بالجدران المعمارية، وغالبا تتركز وظيفتها كأماكن رئيسية مجمعة لأنشطة اجتماعية، ويعرف الفضاء العمراني أيضا بأنه إطار ثلاثي الأبعاد له صفة الاحتواء، يحتوي الناس والأنشطة ووسائل الاتصال في مشهد حي متغير طبقا لإيقاعات منتظمة أو غير منتظمة، ويتطور بمرور الزمن أما الفراغ الطبيعي فهو المحدد بالبيئة الطبيعية داخل المدينة أو خارجها".⁴

أي أن الفضاء العمومي العمراني هو عنصر من عناصر المدينة يكون محددًا بجدران أو مفتوحًا، يحتوي أنشطة وفعاليات المدينة ليتشارك فيها الناس، فهو يضمن الاتصال والتواصل بين المدينة وأفرادها وبين الأفراد مع بعضهم البعض إذا فهو فضاء يعزز الروابط الاجتماعية.

من خلال ما سبق نستنتج أن الفضاء العمومي هو مكان مخصص لعامة الناس يضمن لهم الالتقاء والتعارف، قد يكون له حدود مادية ويكون بذلك مغلقًا أو مفتوحًا على الهواء وليس له حدود ملموسة، وهو يخضع في تنظيمه وتسييره للسلطة العمومية ولذلك سمي بالعمومي. أما عمرانها فهو يعتبر من أهم عناصر التركيبة الحضرية، التي تحتضن فعاليات وأنشطة المدينة محتوية جميع أفرادها.

3-أنواع الفضاءات العمومية:

تشكل الفضاءات العمومية المكان المفضل للحياة الاجتماعية للسكان، التجار والحرفيين ومع تطور المدن أصبحت الفضاءات العمومية مختلفة عما كانت عليه في السابق وذلك لتنوعها واختلاف أشكالها، فهي عديدة ومتنوعة فجد الساحات والبيادين، النهج والشارع، الجادات والممرات، المساحات الخضراء والحدائق، الأرصفة ومواقف السيارات.

3-1-الميادين:

إن الميادين باختلاف أنواعها الشكلية (الفيزيائية) ومضمونها الوظيفي تعد من أهم عناصر التصميم المدني من جهة، وتعتبر من جهة أخرى من الطرق الرائدة التي يمكن اعتمادها في تمييز وتجميل المدن، وهو أول نمط فراغي عمراني يتعامل معه الإنسان، إذ ينتج من "تجمع مجموعة منشآت حول فراغ مفتوح تتم فيه مختلف الاحتفالات والأنشطة (أنشطة، تظاهرات، احتفالات) ظهر لتلبية مختلف حاجيات المستعملين تحتوي الميادين عادة على نافورة أو تمثال أو نصب تذكاري كبير في منتصفها".⁵

وعليه نستنتج أن الميادين هي من أقدم وأول الأنماط العمرانية التي استعملها الإنسان في تلبية مختلف احتياجاته الاجتماعية (تعارف، احتفال...).

³ RICARDO BOFILL et NICOLAS VERRON, 1955, L'architecture des villes, P18.

⁴ دليل معالجة وتخطيط الفراغات في المدن -وزارة الشؤون البلدية والقروية الرياض 1426هجرية.

⁵ نفس المرجع، ص 33.

3-2- الشوارع الرئيسية:

"هي العنصر العمراني الذي يقوم بربط مختلف الأحياء ببعضها البعض وبين المدينة ومحيطها. إضافة إلى السكنات والتجارة، نجدها تحتوي على التجهيزات والمرافق العمومية الهامة. تؤدي وظيفة اجتماعية، كما تتنوع فيها الممارسات والمستعملون لأنها تشكل مكانا متميزا للاجتماعات، والتبادلات من استخدامات الحيز الحضري".⁶

نستشف مما سبق أن الشوارع الرئيسية تخلق بيئة حضرية إجتماعية تمارس فيها الوظائف والنشاطات الإجتماعية وبذلك فهي تخلق وتعزز الروابط بين مختلف سكان المدينة.

3-3- الشوارع:

"تعرف الشوارع بانها سلسلة فضاءات لمتتالية خطية ذات اتجاه نحو هدف ما، ويعبر عن الوظيفة التنظيمية كمحور رابط للعناصر المكونة له، وهو المحور الإيجابي للحركة ويقوم بواجبات متعددة، بدءا من ربط أجزاء البيئة الحضرية ببعضها البعض، مع تدفق وتوفير انتقالات حركية للبضائع والأشخاص وصولا الى مختلف أساليب تبادل الاتصالات وتنظيم العلاقات".⁷

إذن فالشوارع لا تعرف على أنها مجرد فراغات فاصلة بين عناصر المدينة (سكنات، تجهيزات) بل هي عنصر مهم من عناصر الشبكة الحضرية العمرانية، تنقل وتوزع حركة الأشخاص والمركبات والبضائع، فهي تلعب دورا مع جميع الوظائف (الاجتماعية، الاقتصادية)، ومنه يمكننا القول أن الشوارع هي مفاتيح معرفة وفهم النسيج الحضري.

4-دراسة شارع هواري بومدين:**4-1-موقع شارع هواري بومدين:**

يقع شارع هواري بومدين بمدينة أم البواقي حيث يمتد من شرقها إلى غربها على طول يبلغ 5,74 كم وعرض قارعة يتراوح ما بين 8-12م.

هذا الموقع الذي يشغله الشارع في النسيج الحضري يكسبه أهمية بالغة ويجعله محورا رئيسيا من المحاور المشكلة لشبكة الطرق الحضرية بالمدينة. من خلال ملاحظتنا للشكل رقم (01) نرى ان شكل الشارع يرسم شكل المدينة محافظا على امتدادها الطولي حيث أن التوسعات الجديدة للمدينة تمت على طوله نحو الجنوب فهو بذلك موجه لشكل التوسع.

⁶ دليل معالجة وتخطيط الفراغات في المدن-وزارة الشؤون البلدية والقروية الرياض 1426 هجرية.

⁷ بوحلاس لخضر، مفهوم المجال العمراني وعناصره التيبولوجية و المورفولوجية، قسم الهندسة المعمارية، جامعة محمد خيضر بسكرة.

الشكل رقم (01): موقع شارع هواري بومدين في مدينة أم البواقي



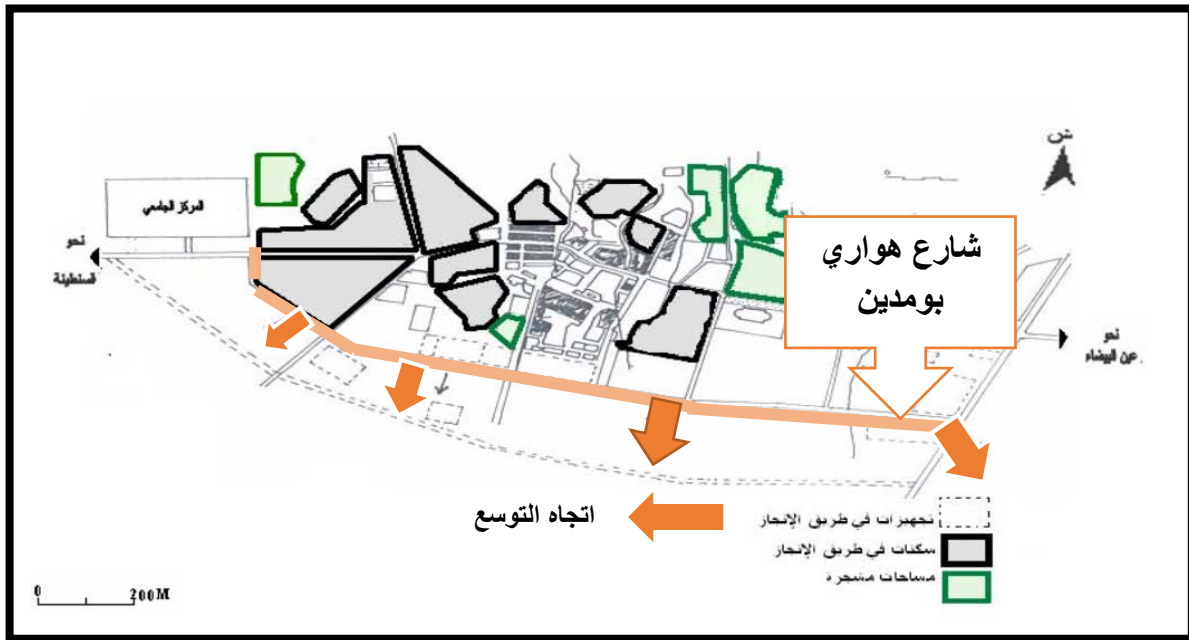
المصدر : Google earth : 2021-05-04 +بتصرف

4-2- نشأة شارع هواري بومدين:

عرفت الجزائر بعد الاستقلال تقسيما إداريا ثانيا ارتقت إثره مدينة أم البواقي إلى مصف عاصمة ولاية. كانت نتيجة هذه الترقية توسع المجال العمراني للمدينة بسبب استفادتها من عدة برامج تنموية تضم مشاريع سكنية وتجهيزات.

هذا النمو والتطور خلق حالة من الإختناق و الإكتظاظ على مستوى الطريق الوطني رقم 10، الأمر الذي أدى الى التفكير في وضع حل من خلال فتح طريق جديدة تكون امتدادا له وتفك الخناق عنه، سميت آنذاك 'RN 10' (شارع هواري بومدين حاليا)، وقد كانت في البداية عبارة عن طريق اجتنبية توجه الحركة خارج المدينة. بتنفيذ مشاريع مختلفة ظهرت أحياء سكنية على طول الطريق رقم 10 (شارع هواري بومدين حاليا) وكان من أهمها التجمع السكني (ZHUN) مصطفى بن بولعيد الذي يضم 1500 سكن اجتماعي ايجاري، الأمر الذي جعل وظيفة الطريق تتطور ليصبح محورا رئيسيا يصل الأحياء السكنية بمركز المدينة ويفك العزلة عنها.

الشكل رقم (02): أم البواقي سنة 1984م (نشأة شارع هواري بومدين)

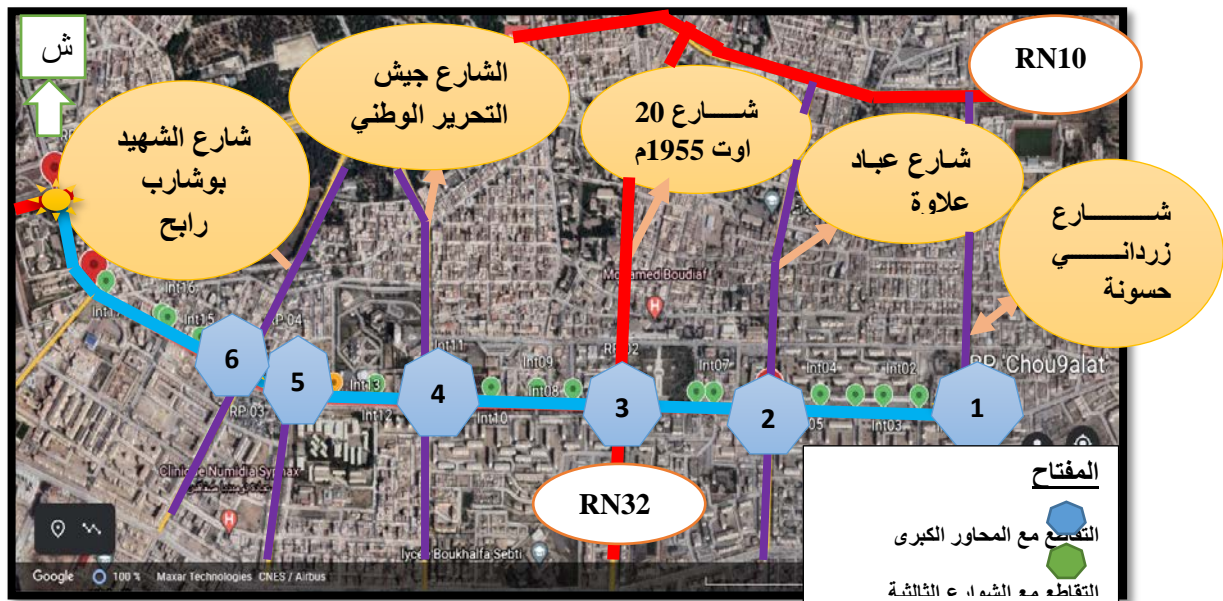


المصدر: PDAU-ONS 2008+بتصرف.

4-3 شارع هواري بومدين مجاليا (الموصولية):

خضعت مدينة أم البواقي منذ نشأتها إلى الخطة الشطرنجية الأمر الذي يعني وجود تقاطعات أفقية وعمودية على مستوى شوارعها وهو الحال بالنسبة لشارع هواري بومدين الذي يتقاطع مع العديد من المحاور الهيكلية للمجال الحضري.

الشكل رقم (03): أهم المحاور المتقاطعة مع شارع هواري بومدين

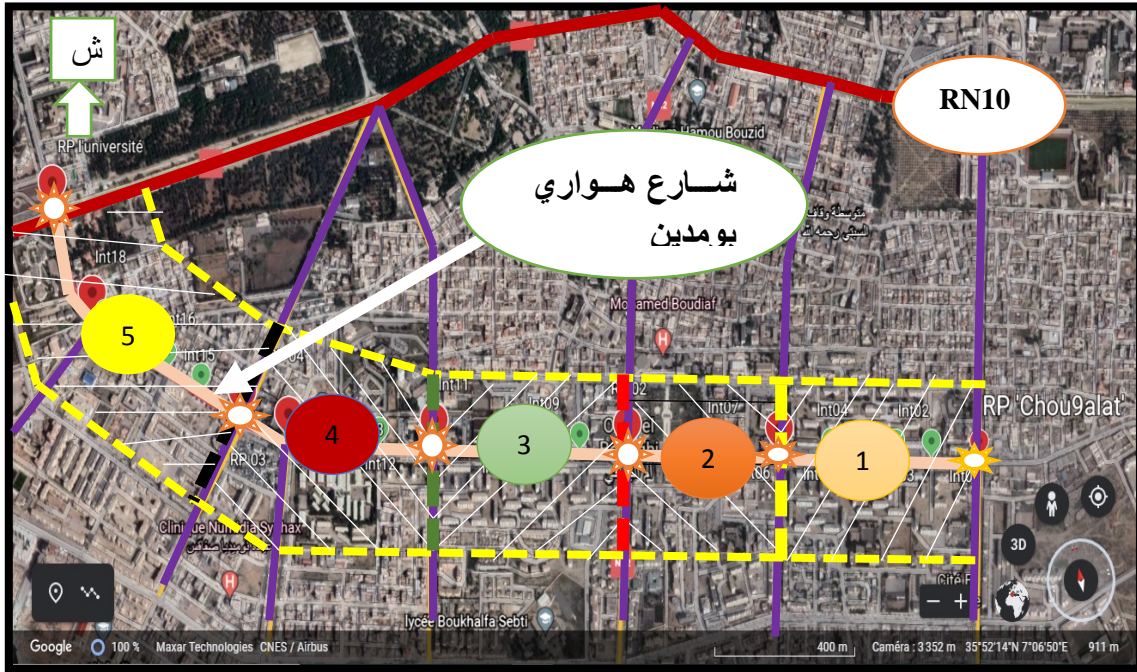


المصدر: Googleearth+بتصرف.

4-4- شارع هواري بومدين وظيفيا:

من خلال المعاينة الميدانية للشارع لاحظنا وجودا متعدد اللوظائف بما تحمله من تنوع عمراني وتباينواضحا (إيجابيا وسلبيا) على طوله الذي يصل إلى 5,74 كم، قاطعا المدينة من شرقها إلى غربها. لهذا كان من الأفضل تقسيمه إلى أجزاء بحيث كل جزء يحتوي على مجموعة من العناصر المتماثلة أو المتقاربة، وذلك لتسهيل دراسته والتحكم في مكوناته أكثر، كما هو مبين في الشكل الموالي:

الشكل رقم (04): تقسيم الشارع إلى أجزاء



المصدر: Google earth+بتصرف.

4-4-1- الجزء الأول: من التقاطع مع شارع زرداني حسونة (النقطة الدائرية الشوقالات) إلى التقاطع مع شارع عباد علاوة:

خلال معاينتنا الميدانية سجلنا وجود، على جانبي الشارع، عمارات الحي السكني -مصطفى بن بولعيد 1500 مسكن- والتي تشغل القسم الأهم من هذا الجزء، وهي ذات نمط جماعي R+4 مزدوج الوظيفة (سكن +تجارة) حيث توجد التجارة والخدمات على مستوى الطابق الأرضي للعمارات، وهي تعتبر أولية تخدم سكان الحي. لاحظنا أيضا وجود الإقامة الجامعية ذكور والحي السكني الجماعي "الألوان" جنوب الشارع. بالإضافة إلى وجود تجهيزات تعليمية (ابتدائية ومتوسطة) في المحيط القريب للشارع. هذان الحيان السكنيان يتصلان بالشارع مباشرة بواسطة طرقتا لثية تعاني من تدهور في حالتها الفيزيائية.

الشكل رقم(05): مكونات الجزء الأول من شارع هواري بومدين



المصدر: Google earth+بتصرف.

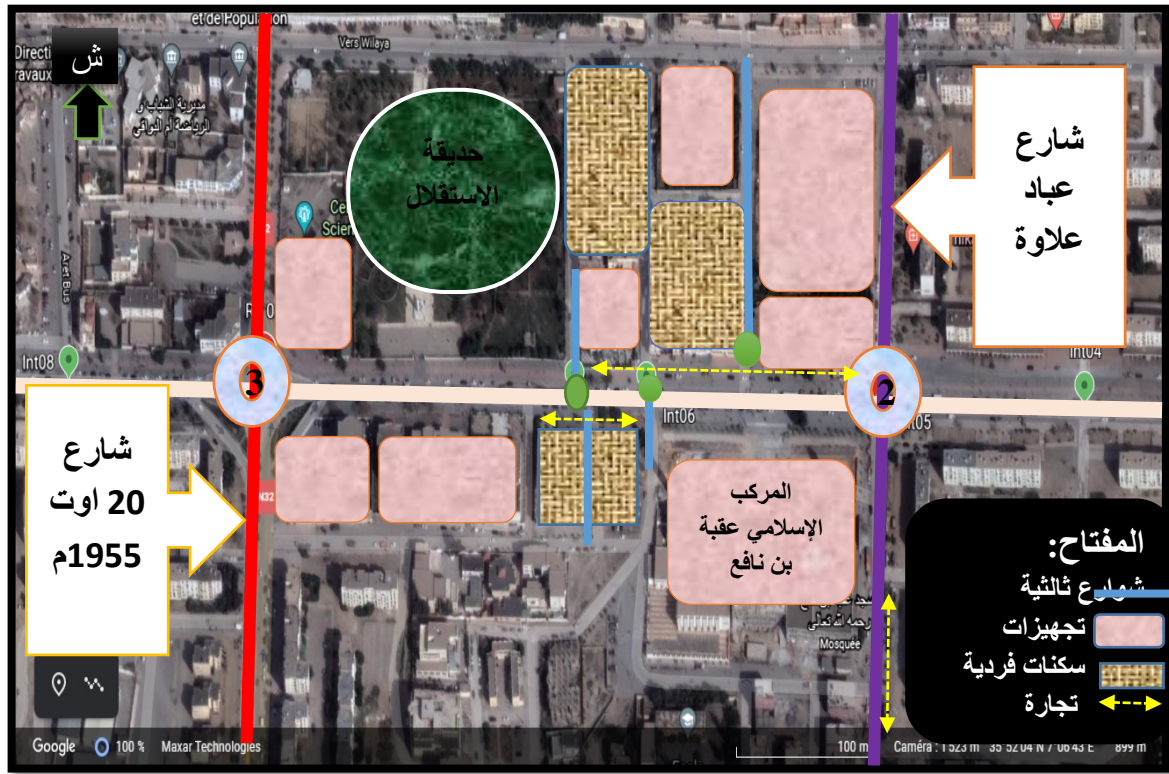
من خلال تحليل معطيات الجزء الأول من الشارع نجد أن الوظيفة السكنية هي الغالبة، مع وجود تجهيزات تعليمية مخصصة لاستيعاب التلاميذ القاطنين بالأحياء المجاورة، بالإضافة إلى وجود تجارة على مستوى الطوابق الأرضية للعمارات تخدم المنطقة وهي تعتبر أولية.

كما لاحظنا تعدد نقاط توقف الحافلات النقل الحضري وحتى سيارات الأجرة (غير الشرعية) ما يسهم في الحركة الكثيفة للأشخاص والمركبات في الوقت بين (8-17 مساء)، ثم بعد هذا الوقت تتناقص الحركة إلى أن تصبح شبه معدومة بالليل. ومنه نستنتج أن هيكل الشارع لهذا الجزء منه يشهد تغيرات في اتجاه الحركة وكثافتها راجعة لعامل الوقت.

4-4-2- الجزء الثاني: من التقاطع مع شارع عباد علاوة إلى التقاطع مع شارع 20 أوت 1955م:

من خلال تحليل معطيات الجزء الثاني من شارع هواري بومدين نجد إختلافا في المشهد الحضري بين الجهتين (الشمالية والجنوبية) حيث نلاحظ أن الجهة الجنوبية تؤوي على طولها مجموعة من التجهيزات فهي منطقة خدماتية إدارية حيث نجد الحركة فيها تكون مرتفعة وكثيفة خلال أوقات العمل وبعد ذلك تصبح شبه معدومة على عكس الجهة الشمالية من الشارع والتي تعرف تنوعا في الوظائف (تجهيزات، سكن، ترفيه) إذ نجد الحركة فيها مستمرة وبكثافة متباينة حيث تصل إلى الذروة في أوقات الذهاب إلى العمل والخروج منه وبعد ذلك تتناقص لكن تبقى مستمرة وهذا راجع لوجود "حديقة الاستقلال" والتي بعد أن شهدت عمليات تهيئة أصبحت مقصد السكان للترفيه والراحة وكذا لنزهة الأطفال.

الشكل رقم(06): مكونات الجزء الثاني من شارع هواري بومدين



المصدر: Google earth+بتصرف.

ضف إلى ذلك أن الشارع يعتبر نقطة عبور لسكان المنطقة للذهاب للتسوق من المركز الثاني للمدينة "الاسيبي". ومنه نستنتج أن التنوع في الوظائف وخاصة وجود مساحات عامة يكسب الشارع حيوية وديناميكية مستمرة ويجعل هيكلته للمجال منتظمة ومستمرة في هذا الجزء.

4-4-3- الجزء الثالث: (من التقاطع مع شارع 20 أوت 1955م الى التقاطع مع الشارع المؤدي لإقامة الوالي)

من خلال تحليل معطيات الجزء الثالث من شارع هواري بومدين نجد أن هناك انفصالا تاما بين الجهتين الشمالية والجنوبية للشارع حيث الجهة الجنوبية تعتبر منطقة سكنية بحتة حتى التجارة التي توجد بالطوابق الأرضية للسكنات هي أولية تخدم المنطقة أما الجهة الشمالية من الشارع فهي خدماتية إدارية بالدرجة الأولى.

الشكل رقم (07): الجزء الثالث من شارع هواري بومدين



المصدر: Google earth+بتصرف.

نلاحظ أن الحركة في هذا الجزء تكون مرتبطة بأوقات العمل وبعد ذلك تصبح المنطقة خالية فحتى وجود المحطة القديمة لنقل المسافرين لم يغير الكثير فقد أصبحت موقفا لسيارات الأجرة و نقطة مرور لحافلات النقل الحضري. 4-4-4- الجزء الرابع: من التقاطع مع الشارع المؤدي لإقامة الوالي إلى التقاطع مع شارع جيش التحرير الوطني:

الشكل رقم (08): الجزء الرابع من شارع هواري بومدين



من خلال تحليل معطيات الجزء الرابع من شارع هواري بومدين نجد أن المنطقة تضم تجهيزات ذات أهمية ووزن في المدينة (المجلس الشعبي الولائي، المحكمة...) وهذا ما يفسر تميزها بتهيئة أحسن نسبة إلى باقي المناطق بالشارع إلا أن الحركة فيها محصورة في أوقات العمل فقط وبعد ذلك تشل وتصبح شبه مهجورة، وهذا راجع لعدم التنوع في الوظائف وتغليب وظيفة واحدة على البقية في كل المنطقة. ومنه نستنتج أن هيكل الشارع للمنطقة لا تعرف استمرارية في هذا الجزء.

4-4-5- الجزء الخامس: (من التقاطع مع شارع جيش التحرير الوطني الى التقاطع مع شارع 1 نوفمبر "RN10"1954)

الشكل رقم (09): الجزء الخامس من شارع هواري بومدين



المصدر: Google earth+بتصرف.

من خلال تحليل معطيات الجزء الخامس من شارع هواري بومدين نجد أن نفس المشاهد السابقة تتكرر، حيث نلاحظ عدم توازن في توزيع الوظائف بين جهتي الشارع، وتغليب وظيفة على باقي الوظائف، ولعل وجود حديقة الشهداء وإعادة إحيائها حديثا هو ما يصنع الفارق، حيث أصبحت نقطة جذب رئيسية خاصة لسكان الأقطاب السكنية القريبة منها، هذا دون أن ننسى ظهور خدمات تجارية متنوعة بدأت في صنع مكانة لها لدى السكان.

5- اقتراحات وتوصيات خاصة بوضع استراتيجية لتفعيل دور شارع هواري بومدين كفضاء عمومي مهيكّل للمجال:

لضمان نجاعة مثل هذه الإستراتيجية يتوجب علينا مراعاة مختلف الجوانب والأبعاد العمرانية والاجتماعية وكذلك الإقتصادية وهذا ما سنستند عليه في تقديم اقتراحاتنا وتوصياتنا.

5-1-1- الأبعاد العمرانية:

حيث تهدف الى تحسين الصورة الحضرية والجمالية للشارع والذي ينعكس بالضرورة على صور المدينة ككل وذلك من خلال:

5-1-1-1- على مستوى مسار شارع هواري بومدين:

✓ ضرورة استجابة الشارع لتوقعات التدفقات المرورية والحركية المستقبلية لضمان ادائه لوظيفته على الأمد البعيد، وذلك من خلال اختيار نوعية جيدة من مادة التزفيت التي تقاوم العوامل المناخية وتدفق حركة ميكانيكية كبيرة وحمايته من التدهور لأطول فترة ممكنة.

✓ القيام بعمليات الصيانة الدورية لشارع هواري بومدين خاصة الأجزاء التي تعاني من حالة فيزيائية رديئة منه وذلك باختيار أفضل المواد الإنشائية واختيار اليد العاملة المؤهلة للقيام بهذه العمليات والاستجابة الفورية والمباشرة بعد ملاحظة أدنى خلل، وذلك من خلال تعيين فرقة تقنية للمراقبة الدورية والمستمرة للحالة الفيزيائية للشارع ترصد كل خلل حاصل على مستواه وتحدد طبيعته وطريقة التدخل عليه لتفادي تفاقم الخلل.

✓ إنشاء مسارات للدراجات الهوائية وممرات لذوي الاحتياجات الخاصة مع احترام المعايير المنصوص عليها في الإنشاء، وذلك من خلال إدراج هاذين المسارين كل بتخصصه ضمن المسار العام لشارع هواري بومدين، وكذلك تزويد الشارع بالأنثا الخاص بتوقف الدراجات الهوائية.

5-1-2- الأرصفة:

✓ الاهتمام بالأرصفة كمكون مهم من مكونات الشارع خاصة وأنها المكان الذي تتم فيها تنقلات السكان اليومية. وذلك من خلال تهيئتها المتمثلة أولا في صيانة المناطق المتضررة خاصة تلك الواقعة في الجهة الجنوبية من شارع هواري بومدين وتبليطها بمواد ذو نوعية وجودة لضمان ديمومة أطول وتكسب الشارع مظهرا جماليا جاذبا. صف إلى ذلك غرس أنواع جديدة من الأشجار تتلاءم وطبيعة المناخ السائد بالمنطقة و تزويد المساحات الخضراء الموجودة بنباتات تزيينية تعطي مظهرا جميلا ورائحة زكية. هذادون أن ننسى تزويد الرصيف بعناصر التأثيث الحضري من كراس وحوايات القمامة وكذلك الإنارة العمومية بحيث يجب مراعاة المواد المصنعة منها هذه العناصر وملاءمتها دائما وطبيعة المناخ وكما يجب دراسة تموضع كل نوع من التأثيث لسهولة استخدامها وتلبية لوظيفتها (مراعاة عاملي التشميس والتظليل). تقوم بهذه العملية البلدية ويمكن اشراك السكان في عمليات التشجير والغرس.

5-1-3- المساحات الخضراء:

المساحات الخضراء الموجودة على مستوى شارع هواري بومدين تتمثل في الصفوف المشجرة الموجودة على امتداده، حيث نلاحظ في بعض المناطق من الشارع تكسر لأغصان الأشجار أو فرط في نمو بعض الأشجار لدرجة تمنع الرؤية وعليه فيتوجب تعيين البلدية لفرقة متخصصة في كل ما يخص الأشجار والمساحات الخضراء والعمل على مراقبتها والمحافظة عليها (تقليم الأشجار، نزع الحشائش الضارة عنها، السهر على صحة

الأشجار من خلال تسميدها) وهذا لما لها من دور كبير في تلطيف الجو العام للشارع وتحسين صورته. يمكن دوما إشراك السكان في مثل هذه العمليات وخاصة الأطفال لتثبنتهم على الوعي البيئي.

5-1-4- النظافة:

باعتبار شارع هواري بومدين من المحاور الرئيسية لمدينة أم البواقي فهو بمثابة بطاقة تعريفية للمدينة ولذلك فالاهتمام بنظافته مهمة جدا، من أجل مظهره العام وصورة المدينة ككل. وعليه فيجب وضع العدد الكافي من حاويات القمامة ومحاولة إضفاء لمسة جمالية عليها، من خلال تلوينها واختيار أشكال جذابة مع الالتزام بعمليات الجمع من طرف الهيئة المختصة والمتمثلة في مؤسسة التحسين الحضري، بالإضافة إلى استعمال لافتات إعلامية تقوم بتوعية السكان بضرورة المحافظة على نظافة الشارع. كما يمكن إشراكهم في عمليات التنظيف من خلال تنظيم أيام تطوعية دورية يتم فيها التحسيس بأهمية النظافة والقيام بأعمالها وتشجيع المبادرات السكنية من خلال تحفيظات وجوائز وبهذا الشكل تتعزز روح الانتماء والمسؤولية لدى الأفراد ما يساهم في ديمومة هذه الأنشطة. ويمكن أن نعتمد على مثل هذا النموذج في مختلف العمليات التي تعنى بكل ما يخص شارع هواري بومدين.

5-1-5- التأثيث الحضري:

إن للتأثيث الحضري بكل أنواعه من الكراسي، الإنارة العمومية، حاويات القمامة، اللافتات الاشهارية، محطات التوقف و انتظار الحافلات وغيرها دورا هاما في توفير الراحة والأمان وسهولة الحركة والتنقل لمستخدمي شارع هواري بومدين. وعليه فيتوجب الاهتمام أكثر بهذا العنصر حيث لاحظنا من خلال المعاينة الميدانية أنه يعاني من نقص فادح والمتوفر منها ليست كلها في حالة جيدة. فيجب على الجهة المسؤولة توفير ومراقبة وصيانة هذا الأثاث الحضري و أن تهتم أكثر بتوفيره على طول الشارع بشكل متوازن وعادل، بالإضافة إلى القيام بحملات توعية لفائدة السكان يتم فيها شرح فوائد ومنافع هذه العناصر وتطبيق عقوبات صارمة على كل عملية اعتداء او تخريب.

5-1-6- المواقف الخاصة بالسيارات والحافلات:

من خلال الملاحظة الميدانية لاحظنا وجود نقص فادح في المواقف سواء الخاصة بالسيارات أو الحافلات، وقد انعكس هذا النقص سلبا على تنظيم الحركة في الشارع، حيث يتسبب التوقف العشوائي ما نتج عنه حالة من الفوضى والاختناق خاصة في أوقات الذروة. وعليه فيتوجب توفير المواقف الخاصة بالحافلات والسيارات وتنظيمها وتوجيهها وكذلك مراقبتها والمحافظة على الصيانة الدورية للأثاث الخاص بها.

5-2- الأبعاد الاجتماعية:

تهدف هذه الأبعاد إلى خلق وتوفير فرص للتقاء بين مختلف شرائح المجتمع ما يتيح الفرصة إلى تكوين وتوطيد علاقات اجتماعية الأمر الذي يساهم في تهمين وتعزيز روح الانتماء والهوية لدى الأفراد ويتحقق ذلك من خلال:

5-2-1- استغلال موقع المحطة القديمة لنقل المسافرين:

في إنشاء فضاء عمومي ترفيهي مفتوح مدعم بسور يكون ارتفاعه من صغير إلى متوسط من أجل وضع حدود للفضاء من جهة وتوفير الأمن لمستخدميه من جهة أخرى. واستغلال مكان توقف السيارات (قديمًا) لإنشاء حضيرة للسيارات تابعة للفضاء، حيث هذا الفضاء الترفيهي يضم أنشطة وخدمات ترفيهية تلبي احتياجات مختلف الفئات مثل وجود أماكن مخصصة للعب الأطفال مقسمة حسب الفئات العمرية وأماكن مخصصة لفئة الشباب لممارسة بعض الرياضات الذهنية وغيرها من الأنشطة التي تساهم في مجملها في خلق أجواء عائلية داخل الفضاء تدعم وتعزز الروابط والعلاقات الاجتماعية وتحقق الاندماج الاجتماعي لمختلف شرائح المجتمع. هذا الفضاء الحضري سيخلق مركزية حضرية تساهم في زيادة حجم التدفقات نحو شارع هواري بومدين وبالتالي زيادة في حيويته و ديناميكيته. الأمر الذي يساهم في استمرارية وتنظيم الهيكلة الحضرية للمجال. تكون البلدية هي المسؤولة على عمليات الإنشاء والصيانة وغيرها من الأعمال المتعلقة بالفضاء مع وجوب اشراك السكان في عمليات المحافظة وتطوير الفضاء باعتبارهم مستخدمي الفضاء.

5-2-2- إنشاء جمعية خاصة بشوارع هواري بومدين:

بحيث تضم تنوعا في الفئات العمرية لأعضائها (شباب، كهول، شيوخ)، تهتم بكل ما يخص الشارع وكذلك باحتياجات ورغبات السكان. كما أنها تكون مسؤولة عن التنبه للنقائص أو الخلل الحاصل على أي مكون من مكونات الشارع وتنبيه السلطات المحلية له حيث تعمل بالتنسيق معها. بالإضافة الى المشاركة في مختلف الحملات التطوعية التي تنظمها مع السكان مثل التنظيف، غرس الأشجار، القيام بحملات توعية وتحسيس... وغيرها. واستغلال الأيام الوطنية في إقامة تظاهرات سكانية تنافسية بين مختلف المناطق بالشارع للرفع من الوعي لدى السكان بالمحافظة و الارتقاء بالمستوى الحضري والجمالي لفضائهم العام.

5-3- الأبعاد الاقتصادية:

تعمل هذه الأبعاد على جعل الفضاء العمومي (شارع هواري بومدين في حالتنا) يساهم في توفير مردود مالي عن طريق إيجار المحلات و الفضاءات التابعة أو بالقرب منه لتلبية متطلبات السكان.

5-3-1- تنشيط التجارة الأولية:

الموجودة على مستوى الطوابق الأرضية للسكنات المحاذية للشارع وتزويدها بأنواع جديدة تكون بصفة تنافسية ومتاحة لمختلف شرائح المجتمع.

5-3-2- تنظيم أنشطة النقل الموازية:

الموجودة على مستوى الجزء الجنوبي من الشارع وخاصة بالقرب من عمارات حي مصطفى بن بولعيد، ووضعها في إطار قانوني منظم لما لها أثر كبير في تنشيط الحركة في الشارع.

5-3-3- إنشاء خدمات ترفيهية:

تكون على مستوى الشارع ومن شأنها توفير مردود مالي يعاد استغلاله في دعم العمليات التي ترتقي بمستوى الشارع (الشارع يبني نفسه بنفسه).

5-4- المتدخلون في تفعيل إدارة شارع هواري بومدين:

تهدف الإدارة إلى مشاركة مجموعة من الفاعلين المسؤولين عن القيام بعمليات الهدف منها مشترك بينهم، وفي حالة مجال الدراسة-شارع هواري بومدين- فطبيعة الأعمال التي يمكن أن تكون على مستواه والمتمثلة في تهيئة، إعادة تهيئة، صيانة وغيرها من العمليات التي تهدف دائما إلى تعزيز وتطوير مستوى الخدمة التي يقدمها للمدينة وللسكان. إذا فالفاعلون يتمثلون في:

- **الفاعلون السياسيون:** البلدية (وخاصة قسم المصالح التقنية) وهم مسؤولون عن الإنشاء والتطوير وصيانة أي خلل حاصل على مستوى الشارع بالإضافة إلى قسم التحسين الحضري الموجود على مستوى مقر الولاية وهو المسؤول عن نظافة الأحياء والشوارع.
- **المستعملون:** وهم السكان والجمعيات ويتمثل دورهم في المشاركة في مختلف عمليات التهيئة والصيانة من خلال تقديم الاقتراحات والمساعدة في التسيير والمحافظة استنادا إلى حاجيات السكان ومتطلباتهم.

خلاصة:

بدراسة الأجزاء الخمسة لشارع هواري بومدين، يمكن القول بأنه يتميز بالتنوع في مشهده الحضري من منطقة إلى أخرى، فنجد على امتداده عددا هاما من الوظائف سواء كانت سكنية (سكنات جماعية + فردية)، أو تجهيزات والتي نجدها متعددة ومتنوعة (التعليمية، الإدارية الخدماتية، الترفيهية الرياضية)، الأمر الذي يعتبر نقطة قوة وثراء بالنسبة لشارع هواري بومدين؛ إلا أننا نلاحظ وجود خلل من مشهد إلى آخر حيث تغيب السلاسة والتدرج في الانتقال بين المشاهد الحضرية لشارع هواري بومدين، ما أحدث ثغرة تجعلنا لا نحس بانقلاطنا من منطقة إلى أخرى، وهذا راجع للتوزيع غير المدروس والعشوائي للوظائف حيث نجد مناطق سكنية بحتة مرة ومرة أخرى نجد مناطق خدماتية بحتة، وهذا ما يجعل تأثيره كفضاء عمومي مهيكلا للمجال لا يكون بصفة مستمرة ومنتظمة، الأمر الذي يحوله في أغلب المقاطع إلى مجرد مسار للحركة من منطقة إلى أخرى فقط. لهذا ونظرا لما تقدم، كان لزاما على السلطات المخولة بناء استراتيجية واضحة المعالم لتفعيل الدور الهيكلي لشارع هواري بومدين على مستوى مدينة أم البواقي بأكملها، وعدم الاكتفاء بالأدوار التقليدية له.

قائمة المراجع:

1-المراجع باللغة العربية:

- دليل معالجة وتخطيط الفراغات في المدن-وزارة الشؤون البلدية والقروية الرياض 1426هجرية.
- بوحلاس لخضر، مفهوم المجال العمراني وعناصره التيبولوجية والمورفولوجية، قسم الهندسة المعمارية، جامعة محمد خيضر بسكرة.
- محمد مدحت جابر، 2003، جغرافية العمران الريفي بالحضري، القاهرة، مصر.
- خلف حسين علي الدليمي، ثائر شاكر محمود الهيتي، 2018، استراتيجية الإدارة الحضرية، الطبعة الأولى، جامعة الأنبار، العراق.

2-المراجع باللغة الفرنسية:

- AUGEClaude,1908,Petit Larousse illustré.
- MERLIN Pierre et CHOAY Françoise, 1988, Dictionnaire de L'urbanisme et de l'aménagement , Paris, France.
- BOFILL Ricardo et VERRON Nicolas, 1955, L'architecture des villes.
- ZICHELLE Alberto, 1984, introduction à l'urbanisme opérationnelle et composition urbaine.

السكنات العشوائية بمدينة سكيكدة بين الواقع ورهانات التسوية في ظل القانون 08-15

حسين بولمعيّز

جامعة الشهيد الشيخ العربي التبسي - تبسة-

الملخص :

عرفت الجزائر ظاهرة السكن العشوائي بسبب الركود الذي عرفه قطاع السكن في الفترة اللاحقة للاستقلال بسبب الهجرة الريفية، مما كان له تأثير كبير على التنظيم المجالي والعمراني للمدن الكبرى. ومع تفاقم هذه الظاهرة لجأت الدولة إلى أخذ التدابير اللازمة حيالها، بغية الحد منها، تجلى ذلك من خلال سن ترسانة من القوانين والمراسيم المنظمة للتعمير والعمران كان آخرها قانون 15/08 المتعلق بتسوية البناءات ومطابقتها. تبعا لذلك حاولنا في هذه الدراسة الميدانية التحليلية التطرق لواقع السكن العشوائي وخصائصه الاجتماعية والاقتصادية وكذلك العمرانية في مدينة سكيكدة كونها مدينة ساحلية كبرى، كما حاولنا إبراز كيفية انتشارها مجاليا مبرزين بذلك تأثيرها على النمو الحضري للمدينة، مع اقتراح مختلف الأساليب والطرق الناجعة قصد معالجة هذه الظاهرة، بما يسمح بتحقيق التنمية المحلية المستدامة بالمنطقة.

الكلمات المفتاحية: السكن العشوائي، المدن الجزائرية، المدن الكبرى، المدن الساحلية، سكيكدة.

مقدمة :

كغيرها من الدول النامية، عرفت الجزائر ظاهرة السكن العشوائي منذ الاستقلال بسبب الركود الذي عرفه قطاع السكن في الفترة اللاحقة للاستقلال، حيث تركزت التنمية في المدن الكبرى وبخاصة الساحلية منها والصناعية، مما جعلها مجالا لاستقطاب السكان فيما عرف بالهجرة الريفية نحو المدن، أين استقر هؤلاء الوافدون في المناطق المتدهورة و المساحات الشاغرة داخل المدن وعلى أطرافها، وكذلك في المناطق الصناعية الكبرى على غرار العاصمة، وهران، قسنطينة، عنابة وسكيكدة وغيرها من المدن الساحلية الكبرى، مما كان له تأثير كبير على التنظيم المجالي والعمراني لهذه المدن.

كما كان للظروف الأمنية التي مرت بها الجزائر (العشرية السوداء) وما ترتب عليها من هجرة داخلية من الأرياف نحو المدن الأكثر أمنا، دور بارز في تفاقم ظاهرة السكن العشوائي حتى أصبح من غير الممكن بل من المستحيل إزالة مثل هذه التجمعات الفوضوية وتوفير الإسكان البديل لسكانها.

كما أن حدة و تفاقم هذه الظاهرة كان نتيجة للعديد من العوامل أهمها:

- ضعف الأداء الرقابي لأجهزة الدولة المختلفة سواء تلك المكلفة بمحاربة السكن الفوضوي أو المسؤولة عن تسيير العقار بمختلف أشكاله (الصناعي، والفلاحي والسياحي).

- اتسام العقار عموما بالفوضى وضعف الرقابة وعدم وضوح الجهة المالكة له نظرا لنقص التغطية من طرف مصالح المسح العقاري (Cadastre) مما سهل عمليات التلاعب به والاستيلاء عليه.

- توفر المدن الساحلية الكبرى على مختلف الهياكل الخدمية خاصة تلك المتعلقة بالجانب التعليمي والصحي والأمني، مما جعلها مدنا جالبة للسكان.

- تطور وسائل النقل وشبكة المواصلات بهذه المدن وما جاورها سهل كثيرا من عملية تنقل الأشخاص بحثا عن العمل ومصادر العيش، مما جعل الاستيطان فيها يعتبر أحد الحلول المثلى لدى الوافدين من الريف.

هذا الوضع أدى إلى نشوء العديد من التجمعات السكنية العشوائية التي أخذت في التوسع تدريجيا حتى أصبحت تشكل في كثير من الأحيان قرى وأحياء تضم مئات السكنات بأنماط عمرانية مختلفة، ولا تتوفر على أدنى الاحتياجات الضرورية من البنية الأساسية والخدمات المختلفة والمناطق المفتوحة، حيث أضحت هذه العشوائيات عائقا لمختلف خطط التنمية الاقتصادية والاجتماعية وتهديدا فعليا للبيئة ومستقبل التنمية في كافة مجالاتها.

تبعاً للعوامل السالفة الذكر فإن مدينة سكيكدة كغيرها من المدن الجزائرية الساحلية الكبرى الواقعة ضمن مجال نفوذ العديد من المدن الكبرى كمدينة قسنطينة، وعنابة وعلى محور الطريق السيار شرق-غرب، عرفت انتشارا كبيرا لمناطق السكن العشوائي أدى إلى إعاقة نمو المدينة وتوسعها وفقا لمخططات التهيئة والتعمير المقترحة، وكذلك تعطيل العديد من المشاريع العمرانية المختلفة، حيث بلغ عدد السكنات الفوضوية بالمدينة حسب تقديرات مصالح الولاية الخاصة بالسكان والسكن لسنة 2018 بحوالي 4906 سكن عشوائي بنسبة شكلت 17,6% من إجمالي حضيرة السكنات بالمدينة.

تبعاً لذلك حاولنا من خلال هذه الدراسة الميدانية التحليلية، التطرق لواقع السكن العشوائي في مدينة سكيكدة معتمدين في ذلك على طريقة الاستبانة (le questionnaire)، بغية تحديد الخصائص الاجتماعية والاقتصادية والعمرانية للسكن العشوائي في هذه المدينة، مع الإشارة لكيفية انتشاره مجاليا عبر المحيط العمراني للمدينة وفي ضواحيها. كما قمنا بإبراز مدى تأثيره على النمو والتوسع الحضري للمدينة، بالإضافة إلى اقتراح مختلف الأساليب الناجعة بغية معالجة هذه الوضعية بما يسمح بتحقيق التنمية العمرانية المستدامة.

أولاً: الإطار النظري للدراسة:

1- تعريف السكن العشوائي:

يختلف مفهوم المناطق العشوائية وتعريفها من مكان لآخر، وذلك حسب ظروف كل مجتمع ومستويات المعيشة والقيم والنظم الاجتماعية السائدة به. إذ تعرف هذه المناطق في اللغة الانجليزية بمصطلح "Slum" أو "Squatters"، وفي اللغة الفرنسية غالبا ما تسمى "Bidonville" بمعنى مدينة القصدير، أو "Habitat illicite" بمعنى السكن اللاشعري أو اللارسمي، في الدول الناطقة بالاسبانية يعرف بـ "Barraca" أو "Miseria"، أما في البرازيل والبرتغال فيطلق عليه مصطلح "Fevela" أو "Moro"، "Comunidade"، أما في الولايات المتحدة الأمريكية فيسمى "Hood, Ghettos"، أما في الدول العربية فيسمى في المغرب الأقصى بالزربية، وفي تونس "Gourbi ville" بمعنى الأكواخ، وفي مصر والعديد من الدول العربية يعرف بالعشوائيات أو السكن العفوي، أما في الجزائر فغالبا ما يطلق عليه مصطلح السكن الفوضوي. فالبناء العشوائي هو "كل بناء يتم خارج الإطار القانوني الخاص بالبناء والتعمير ويمس جانبيين هما، المخالفة القانونية العقارية والمخالفة التقنية".

يقصد بالسكن العشوائي أيضا السكن الذي يأوي غالبا السكان الفقراء، كما أن هذه المساكن تفتقر إلى الهياكل القاعدية التي تتمثل في الشوارع المنظمة والممرات والأرصفة، وكذلك الشبكات الضرورية كشبكة الغاز والكهرباء وشبكة الماء الصالح للشرب والصرف الصحي، وشيدت غالبا بمواد بسيطة كالخشب وقطع الحديد والزنك... إلخ، دون ترخيص قانوني وبعيدا عن المعايير المتعلقة بالبناء والتعمير. غير أنه بالإمكان أن نجد بنايات عشوائية شيدت بمواد صلبة "En dur" ووفقا لتصاميم معمارية حديثة.

2- أسباب ظهور السكن العشوائي:

السكن العشوائي هو نتيجة حتمية لظاهرة نمو السكان واحتياجاتهم بسبب الهجرة الداخلية أو الريفية وكذلك بفعل الزيادة الطبيعية، ناهيك عن "الأثر البالغ الذي لعبه تطور وتغير بعض المفاهيم الاجتماعية لدى الأسرة الجزائرية كظاهرة السكن الفردي (الأسرة النووية) بدل السكن ضمن العائلة الكبيرة وذلك راجع لعدة أسباب أهمها ارتفاع المستوى الثقافي، وضعف وتفكك الروابط الاجتماعية، هذا من جهة، ومن جهة أخرى فإن هذا التطور في تركيبة السكان واهتماماتهم لم يقابله تطور في النمو الاقتصادي للدولة، مما جعلها عاجزة عن توفير جميع احتياجاتهم بما في ذلك السكن والعمل مما أدى إلى بروز ظاهرة السكن الفوضوي كتعبير عن العجز المسجل في برامج الإسكان تجسدت ميدانيا من خلال ظهور بؤر سكنية عشوائية".

إضافة إلى ما تمت الإشارة إليه من عوامل فإنه يمكن للكوارث الطبيعية (الزلازل، والفيضانات...) أن يكون لها تأثير في نشوء وتطور بؤر السكن العشوائي، ناهيك عن عامل آخر لا يقل أهمية ألا وهو المنظومة القانونية للسكن كما هو الحال في الجزائر، إذ غالبا ما يتم إقصاء العديد من الفئات الهشة في المجتمع من الاستفادة من البرامج السكنية المدعمة من طرف الدولة (السكن الاجتماعي الإيجاري، والسكن الاجتماعي التساهمي، والسكن الترقوي والسكن الريفي) مما يدفعها لانتهاج مختلف السبل لتوفير السكن وغالبا ما يكون السكن العشوائي هو الحل الأيسر والمتوفر.

3- أنواع مناطق السكن العشوائي :

تنقسم المناطق العشوائية على أساس موقعها بالنسبة للمدينة إلى قسمين رئيسيين هما:

3-1- مناطق السكن العشوائي داخل المدن: هي مناطق مكونة من مبانٍ غير ملائمة للسكن ولا يمكن إدخال إصلاحات عليها، إذ غالبا ما تتواجد في الأحياء القديمة للمدينة، وسكانها فقراء أو ذوو مستوى مادي محدود. مثل هذه المناطق تكون موضوع إزالة وإعادة الإحياء من خلال تدخل الدولة عن طريق مشاريع التحسين الحضري".

3-2- مناطق السكن العشوائي خارج المدن: تقع على أطراف المدن وخارج نطاق الخدمات الحضرية أو ما يصطلح عليه بحدود المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير (hors PDAU)، غالبا ما تكون فوق أراضي ملك الدولة كالأراضي الزراعية الهامشية أو على أطراف المناطق الصناعية. وتنقسم بدورها إلى نوعين:

- **مناطق مؤقتة:** غالبا ما تكون ذات بنايات هشة ومتدهورة، يتم هدمها وإزالتها لتحل محلها مناطق جديدة مخططة تستفيد من مزايا الموقع.

- **مناطق دائمة:** غالبا ما تكون ذات بنايات صلبة ولائقة للسكن، مما يجعلها قابلة للنمو والتطوير لتتكامل مع أجزاء المدينة.

كما يمكن تمييز نوعين من السكن العشوائي تبعا لنوعية مواد البناء المنجز منها السكن أو أحد أجزائه وهي:

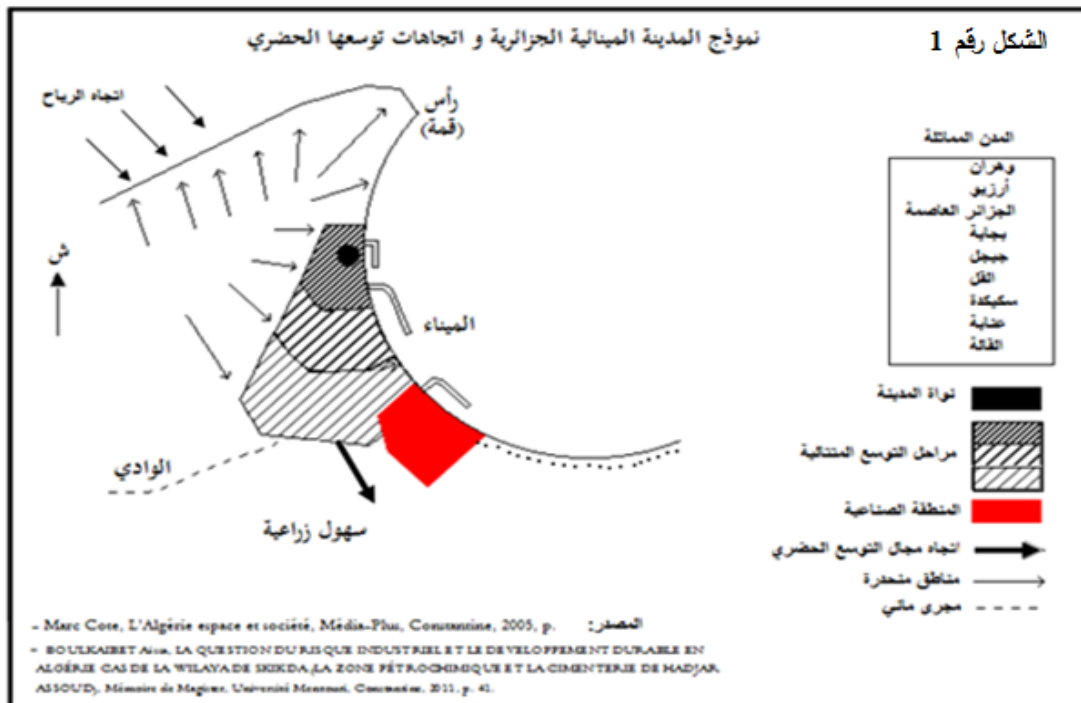
1-1- السكن العشوائي الصلب: هو بناء لائق للسكن إذ يعتبر ذا قابلية للتحسين والتسوية بالنظر لحالته الإنشائية والعمرانية كأن يكون مبنيا بمواد البناء المتعارف عليها كالأسمنت والياجور وغيرها، أو يكون وفقا لتصميم معماري. مثل هذا النوع من البناء العشوائي يمكن تأهيله وإدماجه في النسيج الحضري من خلال مساهمة السكان وتدخل أجهزة الدولة.

1-2- السكن العشوائي الهش: هو بناء غير لائق للسكن بالنظر لحالته الإنشائية وخصائصه العمرانية، إذ غالبا ما يكون مبنيا ب مواد مهترئة كالخشب والكرتون وغيرها. كما يرجع ذلك أيضا "لسوء موقعه كتواجده على أراضي مخصصة لإنجاز المشاريع والهياكل القاعدية، أو كون المنطقة تحتوي على أخطار مختلفة (خط كهربائي ذو توتر عالي، شبكة الغاز أو الماء الشروب، طريق سريع أو خط سكة حديدية، على أطراف المناطق الصناعية)، أو فوق أراضي تشكل خطرا طبيعيا (الفيضانات، انزلاق التربة)، إذ غالبا ما يكون هذا النوع من البناء موضوع الهدم والإزالة".

4- النمو الحضري وضوابطه بالمدن الساحلية الجزائرية :

يتحكم في التوسع الحضري للمدن عوامل متعددة، منها الطبيعية كخصائص الموقع والموضع، ومنها العوامل البشرية كتاريخ المنطقة، الظروف السياسية والاقتصادية، وكذلك التنظيمات والقوانين المنظمة والمسيرة للمجال الجغرافي على اختلاف نماط استغلاله.

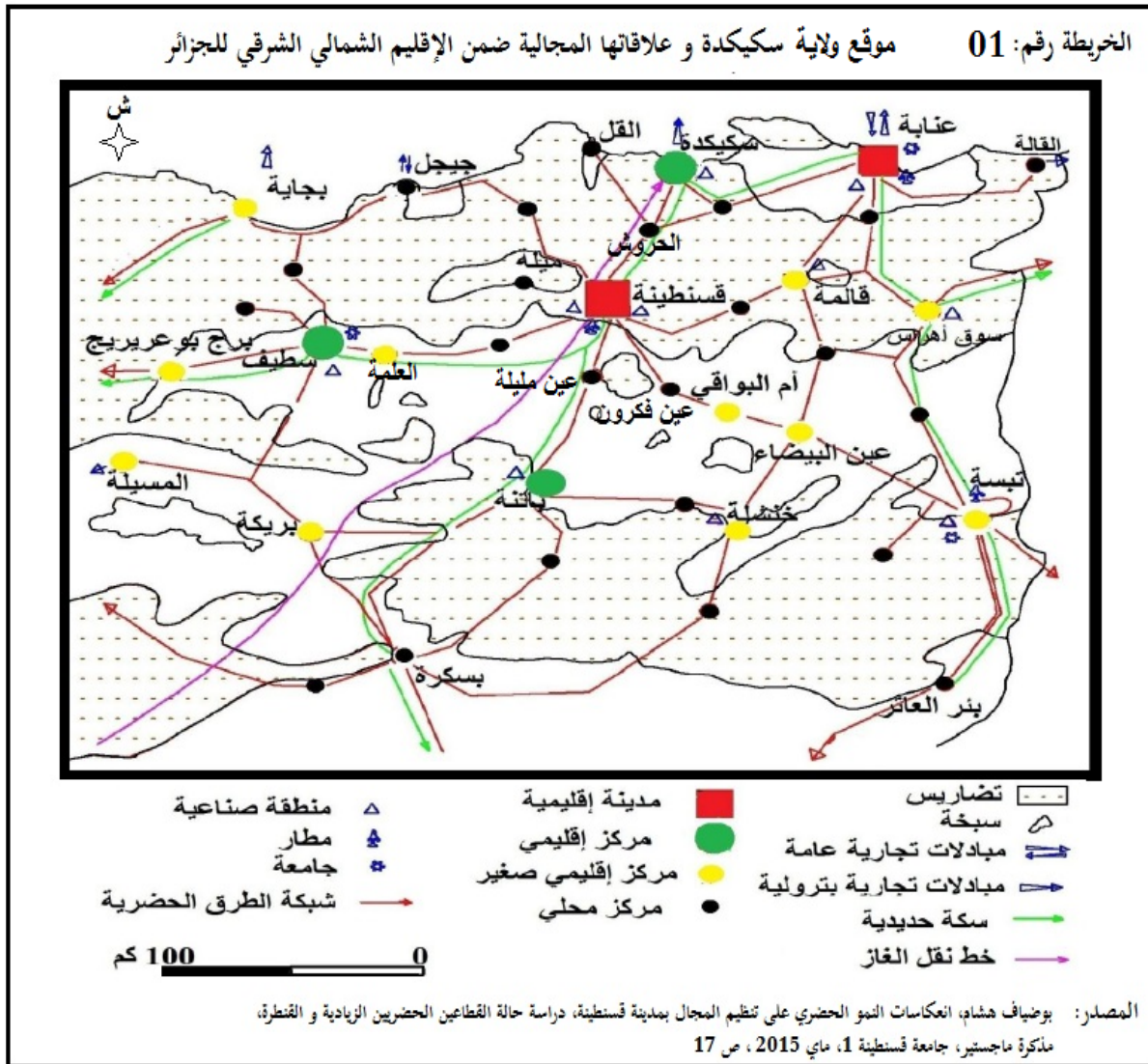
نشأت الكثير من المدن الجزائرية الساحلية انطلاقا من الميناء (الشكل رقم 1)، الذي يكون مسنودا إلى سفح الجبل أو القمة المحاذية له، في ظل الرياح. هذا ما يجعل نموها يخضع لعامل البحر كمحدد طبيعي من الشمال والمنطقة الصناعية كمحدد بشري ذو طابع اقتصادي، كذلك توجد مناطق جبلية منحدره في الجهة الغربية، كل هذه العوامل تساهم بشكل كبير في توجيه نمو المدينة مجاليا باتجاه الضواحي في الجهة الجنوبية والجنوبية الشرقية، التي تكون في الغالب عبارة عن أراضي منبسطة صالحة للزراعة. من المدن الجزائرية الساحلية الكبرى التي عرف توسعها الحضري هذا النموذج نجد: الجزائر العاصمة، بجاية، عنابة، وهران، جيجل ومدينة سكيكدة.



ثانيا : النمو الحضري لمدينة سكيكدة :

1- نشأة موقع المدينة :

تقع مدينة سكيكدة في الشمال الشرقي للوطن، عند الخط 36° شمالا و6° شرقا. تبعد بحوالي 484 كلم عن الجزائر العاصمة، و87 كلم عن مدينة قسنطينة، و103 كلم عن مدينة عنابة. يحظى موقعها الجغرافي بأهمية بالغة على مستوى الخريطة الوطنية، وذلك كونها تطل على الناحية الشرقية للبحر الأبيض المتوسط، وتتمتع بشريط ساحلي بطول 14 كلم، صالح لبناء الموانئ على اختلاف أصنافها، كما أنها تتمتع بشواطئ جميلة ومناظر سياحية خلابة، وآثار حضارية وتاريخية ثرية، تجعل منها منطقة جذب، خصوصا وقد رافق ذلك استفادتها من العديد من المشاريع الصناعية والسياحية، مما جعلها منطقة جالبة للسكان والاستثمارات بمختلف أشكالها. كما أن موقعها الاستراتيجي الذي يتوسط قطبين اقتصاديين هامين في الجزائر وهما عنابة وقسنطينة، أهلها أن تلعب دورا هاما في مجال التبادلات الاقتصادية والتجارية، إذ تشكل منفذا سياحيا وتجاريا للعديد من الولايات الداخلية للهضاب العليا الشرقية، على غرار سطيف (العلمة، تاجنانت..)، وأم البواقي (عين مليلة، عين فكرون...)، وباتنة وغيرها من مناطق الشمال الشرقي للوطن، كما تبين ذلك الخريطة رقم (01).



عرفت المدينة قديماً باسم "روسيكاد" وغالباً ما تتطرق "روسيكادا"، وهو ذو أصول فينيقية، وهو متكون من شقين "روس" وتعني القمة، و"إيكاده" وتعني النار أو المنارة، حيث كان الفينيقيون يستعملون المناطق العالية كمنارات لتوجيه سفنهم نحو الميناء (سطورة)، من خلال إشعال النار. كما سماها الإغريق باسم "طابوسوس" في القرن الخامس قبل الميلاد، ثم باسم "طابسا" في القرن الرابع للميلاد. شهدت المدينة نمواً سكانياً كبيراً منذ الاستقلال حيث وبناء على المعطيات السكانية لتعداد 2008 فقد بلغ عدد السكان مركز المدينة حوالي 147.000 ساكن بينما قدر عددهم سنة 2011 بحوالي 172 ألف ساكن، مما جعلها تصنف على أنها "مدينة كبرى" (Grande ville)، وذلك طبقاً للقانون رقم 06-06 المؤرخ في 20/02/2006 المتضمن القانون التوجيهي للمدينة.

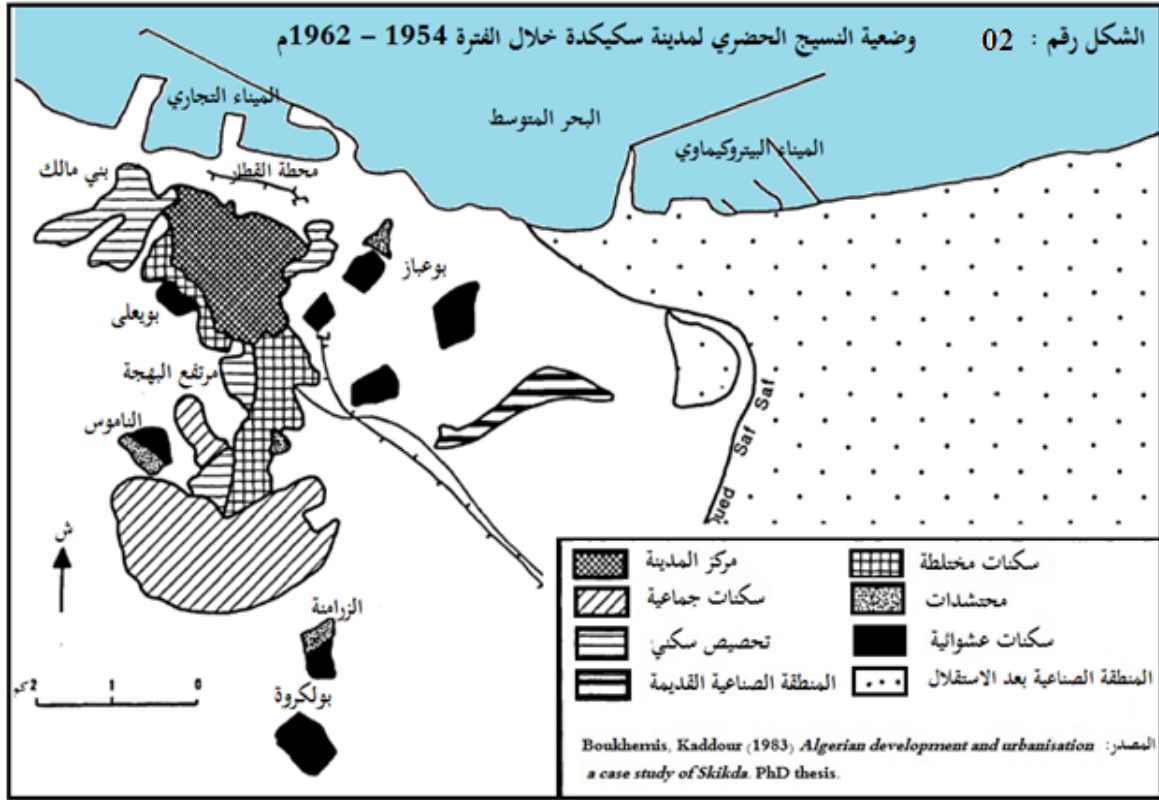
يغلب على المدينة الوظيفة الخدماتية والتجارية وذلك نتيجة ازدهار النشاط الصناعي والسياحي بها. غالبية سكانها يتركزون في وسط المدينة مما جعل الكثافة السكانية بها مرتفعة جداً، الأمر الذي أدى إلى الضغط الكبير على مختلف الموارد والتجهيزات والهياكل خصوصاً السكن الذي يعد المطلب الرئيسي للسكان. هذا النمو الكبير للمدينة على جميع الأصعدة، كان له الأثر الكبير في توسع نسيجها العمراني على حساب المناطق المحاذية لها، والتي في غالبيتها عبارة عن أراضي زراعية خصبة، كما أن المساحات الشاغرة داخل النسيج العمراني، غالبيتها محتلة من طرف سكان المناطق العشوائية، كما أن الطبيعة الطبوغرافية للمنطقة شكلت عائقاً أمام توسعها خصوصاً مع تواجد البحر شمالاً والمناطق المنحدرة لكل من هضبة بويعلو وبوعباز، كل هذه العوامل فرضت على المدينة حتمية التوسع نحو الأطراف.

2- مراحل النمو الحضري لمدينة سكيكدة :

إن الوضعية الحالية للنسيج العمراني لمدينة سكيكدة، ما هي إلا نتاج لحركية العمران، والتي تمت على مراحل زمنية متعاقبة من تاريخ المنطقة، انطلاقاً من الحضارات القديمة، إلى غاية العصر الحديث الذي ميزته الفترة الاستعمارية، ثم فترة ما بعد الاستقلال، حيث يمكن تمييز المراحل التالية:

2-1- مرحلة ما قبل الاستعمار: تمتد تاريخياً من العصور القديمة (période d'antiquité)، وذلك منذ إنشاء ميناء "سطورة" التاريخي من طرف الفينيقيين. بعد الغزو الفرنسي للجزائر واحتلالها سنة 1830م، ركزت فرنسا على احتلال المدن الساحلية الكبرى، فاحتلت مدينة سكيكدة سنة 1838م، حيث قام على إثرها الجيش الفرنسي ببناء المدينة الجديدة على أنقاض المدينة الرومانية القديمة، وسميت حينها "فيليب فيل" (Philippeville)، حيث ركزوا توسعهم داخل السور القديم، وتوسعوا جهة جبل بويعلو وذلك على امتداد الفترة من 1840 حتى 1885م. ما بين سنوات 1886 و1912م، انتقلت فرنسا من حكمها العسكري للمدينة، إلى الحكم المدني، مما فرض عليها اللجوء للتوسع العمراني خارج أسوار المدينة، نحو مرتفعات بوعباز و بني مالك، من خلال التركيز على البنايات الفردية. كما تم بناء العديد من المنشآت كالسجن المركزي، والمتحف و دار البريد. سكن المدينة حوالي 21 ألف نسمة 1901م، وبلغ عددهم حوالي 80 ألف سنة 1930م، أين تم خلالها تهديم الحائط الخارجي وبوابة سطورة مما سمح بفتح طريق الكورنيش باتجاه ميناء سطورة وكذلك فتح الطريق باتجاه منطقة فلفلة. خلال الفترة الممتدة من 1930 إلى غاية 1962م، تم توسعة المدينة من خلال بناء العديد من الهياكل السكنية والخدماتية على امتداد الطرق المؤدية نحو كل من عنابة و قسنطينة. فمثلاً تم إنشاء تحصينات سكنية بالجهة الغربية (بني مالك)، وبالجهة الجنوبية الغربية (حي الناموس ومرتفع البهجة). بعد الحرب العالمية الثانية، واصلت المدينة توسعها

جنوباً على حساب الأراضي الزراعية، خصوصاً بعد تطبيق مخطط "مشروع قسنطينة" سنة 1958م، حيث تم إنشاء العديد من الأحياء السكنية، على غرار حي "كامي" و"لاسيا" و"بالو". وما زاد في التوسع غير المتجانس للمدينة، إنشاء العديد من المحطات الاستعمارية خلال فترة الثورة التحريرية المجيدة (1954-1962م)، كما يبين ذلك الشكل رقم (02).



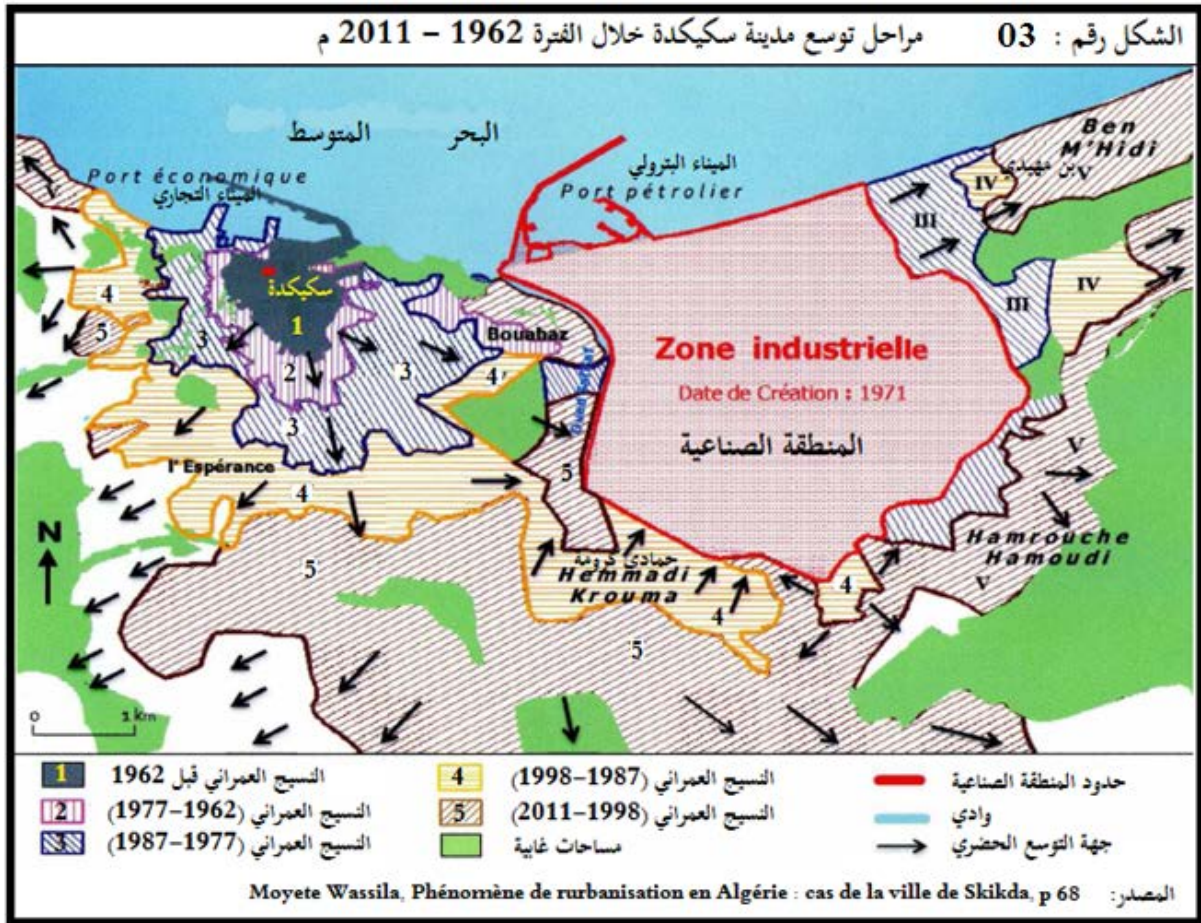
كما عرفت المدينة موجة نزوح ريفي كبيرة خلال ذات الفترة وحتى قبل ذلك (1930-1954م)، مما أدى إلى ظهور العديد من المناطق السكنية العشوائية، خصوصاً بمنطقة "بوعاز" و"صالح بولكروة"، هذه الأخيرة التي نمت وتوسعت بعد الاستقلال، وهي لا تزال متواجدة حتى وقتنا الحالي.

2-2- مرحلة ما بعد الاستقلال: يمكن اعتبار النسيج العمراني لمدينة سكيكدة والموروث عن الحقبة الاستعمارية النواة الأولى لتوسع المدينة، حيث توسعت المدينة انطلاقاً من الوضعية العمرانية القائمة آنذاك. إذ يمكن تقسيم هذه المراحل إلى فترات زمنية متعددة، وذلك تبعاً لعدة عوامل وظروف اقتصادية واجتماعية وسياسية، عرفت الجزائر منذ الاستقلال إلى غاية يومنا هذا.

من خلال الشكل رقم (3)، يمكن تقسيم هذه المراحل على النحو التالي:

2-2-1- مرحلة 1962 - 1977م: عرفت خلالها المدينة على غرار جميع مدن الوطن، مغادرة المعمرين الأوروبيين، مما وفر حاضرة سكنية قدرت حينها بحوالي 6000 سكن، تم استغلالها في توطين الجزائريين من سكان البيوت القصدية، ومن الوافدين خصوصاً ثوار جبهة التحرير الوطني وذوي الحقوق. إلى غاية سنة 1968م لم تعرف المدينة أي عملية تنموية بخصوص مشاريع السكن والخدمات التحتية، إلا ما تم استلامه أو تكمله إنجازاً، من مشاريع فيما عرف "بمشروع قسنطينة". غير أنه ومع بداية المخطط الثلاثي الأول (1967-1969م)، وانتهاج الجزائر للسياسة الاشتراكية والصناعات الثقيلة، تم إنشاء المنطقة الصناعية للبتروكيماويات

بمحاذاة المحيط العمراني للمدينة سنة 1971م، مما أدى إلى نقلة نوعية وجذرية بالمدينة، مست جميع جوانب الحياة، حيث عرفت المدينة هجرة كبيرة للسكان، بحثا عن العمل مما أدى إلى انتشار كبير للسكنات العشوائية.



لقد رافق انشاء المنطقة الصناعية، حركية كبيرة في العمران والهياكل الخدماتية والتجارية، خصوصا بعد تطبيق المخطط الرباعي الأول (1970-1973م) والرباعي الثاني (1974-1977م)، واللذان جاء تطبيقهما تماشيا وسياسة التصنيع المنتهجة آنذاك.

2-2-2- مرحلة 1977 - 1987م: خلال هذه الفترة تواصل نمو وتوسع المدينة ، خصوصا في الجهة الجنوبية الشرقية، والجهة الغربية، حيث تم إنجاز العديد من المشاريع السكنية الجماعية، على غرار حي 144 مسكن "سوناتيبيا" سنة 1977، وحي 200 سكن "الإخوة سعدي" سنة 1981، وحي 140 مسكن "صالح بولكرو" سنة 1985. تبعا لذلك فقد تم استهلاك حوالي 700 هكتار ما بين سنتي 1975 و 1985م.

2-2-3- مرحلة 1987 - 1998م: تزامنت هذه المرحلة مع صدور قانون التوجيه العقاري (25/90)، وقانون التهيئة والتعمير (29/90)، الذي صدرت بموجبه أدوات جديدة خاصة بالتهيئة والتعمير (PDAU-POS). كما أن التنظيم الجديد أكد على أحقية الدولة في تطبيق حق الشفعة، و حق انتزاع الأراضي لصالح المشاريع العمومية (قانون رقم 11/91)، مما سمح بضم المزيد من الأراضي. خلال هذه الفترة، تواصل توسع المدينة في جميع الاتجاهات بشكل عشوائي، وبالخصوص الجهة الجنوبية الشرقية، إلى غاية الحدود مع المنطقة الصناعية ومنطقة

النشاطات بحمادي كرومة. خصوصا وتزامن ذلك مع الأزمة الأمنية، التي أدت إلى ظهور مزيد من مناطق السكن العشوائي، وتوسع السابقة منها على شاكلة منطقة بوعباز وصالح بوالكروة.

2-2-4- مرحلة 1998-2011: تزامنت هذه المرحلة وتحسن الأوضاع الأمنية والمالية للبلاد، مما جعل عجلة الحركة التنموية تعرف انتعاشا، من خلال الانطلاق في العديد من المشاريع ذات البعد الاجتماعي والاقتصادي. هذا ما دفع بالبلدية إلى تفعيل المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لسنة 1998م. حيث واصلت المدينة توسعها جنوبا، على حساب الأراضي الزراعية الخصبة، التي تم ضمها للمحيط العمراني كما يوضح ذلك الشكل رقم (3). الملاحظ خلال هذه الفترة هو أن عدد السكنات ارتفع من 25679 سكن سنة 1998م، إلى 32830 سكن سنة 2008م، حيث تضاعفت المساحة المعمرة وارتفعت من 1697.80 هكتار سنة 1998م إلى حوالي 3249.25 هكتار سنة 2008م، لتبلغ 3431 هكتار سنة 2011م.

هذه الوضعية دفعت بالسلطات المحلية للتفكير في إعادة مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لسنة 1998، خصوصا مع صدور قوانين جديدة نظمت بصورة مختلفة بعض مجالات التعمير، مثل السياحة والبيئة والفلاحة، الأمر الذي جعل من عملية مراجعة المخططات التوجيهية للتهيئة والتعمير أكثر من ضرورة.

3- أدوات التهيئة والتعمير ودورها في التنمية الحضرية لمدينة سكيكدة:

عرفت مدينة سكيكدة منذ نشأتها، العديد من مراحل النمو الحضري، حيث لعبت العديد من وسائل التعمير وتهيئة المجال، دورا بارزا في بلورة واقع المدينة الحالي، وعليه يمكن تقسيم هذه المراحل إلى قسمين رئيسيين هما مرحلة ما قبل 1990، مرحلة ما بعدها.

3-1- مرحلة ما قبل 1990: بعد احتلال المدينة من طرف الفرنسيين سنة 1838م، حاولوا توسعة المدينة في اتجاه مرتفعات بني مالك وبوعباز، لأسباب أمنية ودفاعية، لكن تضاريس المنطقة الصعبة والمنحدرة حالت دون، فوجهوا التوسعة ناحية المناطق المنبسطة، وبذلك قاموا ببنائها على طريقة الرومان، من خلال شوارع متوازية ومتعامدة. "عرفت المدينة بعدها عمليات تهيئة واسعة خصوصا ما بين سنة 1930 و 1954م، شملت العديد من القطاعات خصوصا السكن والصناعة، حيث تم بناء حي "الناموس" الخاص بالعرب المسلمين، بغية القضاء على السكن الفوضوي المنتشر آنذاك في محيط المدينة، حيث تم إنجاز المشروع ما بين سنة 1938 و 1942م، حيث اشتمل على سكنات ذات طابع عربي إسلامي، ضم العديد من المرافق كالحمام والمسجد والمدرسة.

بعد أحداث 20 أوت 1955 والتي كانت سكيكدة مسرحا لها، ركز المستعمر عملياته العسكرية بها، حيث قام بترحيل العديد من سكان المناطق المحيطة بالمدينة، مما زاد في حدة انتشار البنايات الفوضوية في كل من "بوعباز"، "الفتوي"، وبني مالك" وغيرها من المناطق المحيطة بالمدينة، هذا ما صعب تطبيق العديد من المشاريع العمرانية في إطار مشروع قسنطينة سنة 1958م. تبعا لما جاء به هذا المشروع، فقد تم تهيئة الشارع الرئيسي لواجهة البحر (Front de mer)، واستبدال "باب قسنطينة" بمحول محوري (Rond point)، بناء ثانوية النهضة وتهيئة محطة القطار القديمة، وبناء البنك المركزي، بالإضافة إلى توسعة المنطقة الصناعية لتصبح تستقبل البترول الخام. في ذات الإطار قامت سلطات الاحتلال ببناء بعض المشاريع السكنية من صنف (HLM)، مثل حي "لاسيا"، و"كامي روسي"، والتي استفاد منها الأوروبيين و بعض الجزائريين من ذوي الدخل المتوسط.

بعد الاستقلال لجأت الجزائر إلى اعتماد مجموعة من أدوات التخطيط وهي:

-مخطط البلدي للتنمية (PCD): عبارة عن إتمادات مالية تعطيها الدولة للبلديات حسب أهميتها لتلبية حاجياتها من المرافق المختلفة..

-مخطط التحديث العمراني (PMU): وهو مخطط ملحق باعتماد مالي يخصص للمدن الكبيرة والمتوسطة الحجم، بغرض ترقية وصيانة مكتسباتها العمرانية العمومية، كالطرق، الأرصفة والمساحات الخضراء وغيرها.

-مخطط العمراني الموجه (PUD): استمر العمل بهذا المخطط العمراني إلى غاية 1990. كان يخص المدن الكبرى و المتوسطة ، يرسم حدودها آخذا بعين الاعتبار توسع النسيج العمراني مستقبلا على المدى المتوسط، ويحدد استخدامات الأرض مستقبلا حسب الاحتياجات الضرورية للتجمع السكاني من سكن، مرافق، هياكل ومساحات خضراء وتجهيزات ومنشآت اقتصادية وغيرها.

-مخطط العمراني المؤقت (PUP): انتهت صلاحيته في سنة 1990 وهو يشبه مخطط العمراني الموجه من حيث أبعاد التهيئة العمرانية وأهدافها إلا أن هذا الأخير خاص بالمراكز الحضرية الصغيرة أو شبه حضرية.

3-2- مرحلة ما بعد سنة 1990: في بداية التسعينات شهدت الجزائر، تحولات سياسية واقتصادية واجتماعية جوهرية، أدت إلى التخلي عن النمط المركزي في التخطيط، فعرفت سياسة التعمير تحولا كبيرا وعميقا. تميزت هذه الفترة بصدور القانون رقم 90-25 المؤرخ في 18/11/1990 المتعلق بالتوجيه العقاري، وكذلك القانون رقم 90-29 المؤرخ في 01/12/1990م المتعلق بالتهيئة والتعمير، هذا الأخير الذي تضمن أدوات جديدة تهدف إلى تسيير وتنظيم المجال الحضري وفق نظرة جديدة تأخذ بعين الاعتبار المتغيرات السياسية والاقتصادية والاجتماعية من جهة، والعلاقات الوظيفية بين المدينة والريف، وبين المجال الحضري والمجال الإقليمي من جهة ثانية ، انطلاقا من توجهات التهيئة الإقليمية عبر المخططات الملحقة بها.

3-2-1- المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لمدينة سكيكدة لسنة (1998م) :

تبعاً للوضع العام الذي كان يطبع المجال الحضري لمدينة سكيكدة، ونظرا لخصائص وخصوصيات المنطقة، قامت السلطات المحلية للبلدية سنة 1998م، بإعداد مخطط توجيهي للتهيئة والتعمير، انطلاقا من الوضع القائم والذي تميز بالمظاهر المجالية التالية:

- محدودية آفاق التوسع العمراني للمدينة، نظرا لوجود العديد من العوائق، فمن الشمال البحر، ومن الجنوب الأراضي الزراعية الخصبة، أما من الشرق فالمنطقة الصناعية للبيتروكيمياء، ومن الغرب مرتفعات عين الزويت.
- وجود العديد من المساحات الشاغرة (Poches vides) داخل النسيج العمراني للمدينة، والتي بالإمكان استغلالها في العديد من المشاريع ذات المنفعة العامة.
- الانتشار الكبير لمناطق السكن العشوائي، ضمن جيوب عقارية وفي مواقع استراتيجية قريبة من وسط المدينة، كحي بوعباز، وصالح بوالكروة وغيرها، والتي تشوه المنظر العام للمدينة.
- التوسع العمراني الكبير حول المنطقة الصناعية و بالقرب منها، رغم الخطر الكبير الذي تشكله هذه الأخيرة، في ظل الحوادث والانفجارات التي تحدث بين الفينة والأخرى. بالإضافة للتلوث الهوائي وما يشكله من خطر على البيئة وصحة السكان.
- خطر الفيضانات الذي يهدد العديد من الأحياء السكنية، خصوصا تلك المتواجدة في المناطق المنخفضة لوادي الزرامنة.

- العجز السكني الكبير المسجل، نظرا للكثافة السكانية الكبيرة، مما يتطلب توفير العقار اللازم لإنجاز المشاريع المبرمجة.

- انتشار البطالة والعديد من الآفات الاجتماعية، رغم توفر البلدية على طاقات كبيرة تعاني سوء الاستغلال خصوصا السياحية منها.

بعد تحليل الوضع القائم، تم تسطير أهداف كبرى للتنمية المحلية للبلدية، تركزت بالأساس على وضع برامج تنموية مستقبلية، مع اقتراح هيكلية جديدة للنسيج، وهذا حفاظا على الأراضي الفلاحية من الاستهلاك اللاعقلاني، حيث تمكنت الدراسة من تلبية حاجيات السكان على المديين القريب والمتوسط، باقتراح تكثيف النسيج الحضري المتواجد واستغلال الجيوب الشاغرة به. أما على المدى البعيد، فقد اقترحت الدراسة، إنجاز قطاعات عمرانية مستقبلية بالمنطقة الجنوبية للمدينة بالسفوح الجبلية لمنطقتي مسيون والزفازف، مع ضرورة توجيه السلطات المحلية إلى حماية الأراضي الفلاحية من خطر التلوث والفيضانات، عبر قنوات التصريف.

كل هذه الأهداف المسطرة، لم تعرف تجسيدا فعليا كما كان مخططا لها، بسبب العديد من العراقيل أهمها:

- الأغلفة المالية الكبيرة الواجب توفيرها بغية إنجاز العديد من مشاريع التهيئة الأولية والثانوية الضرورية لمناطق التوسع العمراني، بغرض جعلها صالحة لاحتضان المشاريع المبرمجة.

- الطبيعة القانونية للأراضي، والتي تتطلب نزع الملكية بالنسبة للخواص، وإلغاء التصنيف بالنسبة للمستثمرات الفلاحية (EAC, EAI).

- استحالة ترحيل وإسكان جميع القاطنين بالأحياء العشوائية، خصوصا مع تفاقم الظاهرة خلال العشرية السوداء، ووجود ضبابية في عملية إحصائهم من طرف السلطات المحلية.

- "وجود نوع من عدم الاستقرار السياسي والإداري في تسيير شؤون البلديات والولايات، والذي طبع تلك الفترة، مما جعل تنفيذ المخططات يعرف نوعا من الإهمال و عدم الاستمرارية.

نظرا للتغيرات التي شهدتها الجزائر بعد سنة 1999م في العديد من الميادين، والتي كان لها تأثيرات كبيرة على المجال الوطني والمحلي، ترجمت من خلال صدور العديد من القوانين الجديدة المنظمة للمجال، كما أسلفنا سابقا، لجأت السلطات المحلية للبلدية والولاية إلى مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لسنة 1998م، وذلك تماشيا والظروف والمستجدات التي طرأت، وعليه جاء المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لسنة 2015م.

3-2-2- المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لمدينة سكيكدة لسنة (2015م) :

أسندت مهمة إنجاز مخطط الدراسات والإنجاز العمراني (URBACO) بقسنطينة سنة 2012، ليتم اعتماده سنة 2015 (القرار الولائي رقم 1797 المؤرخ في 2015/12/27).

لقد جاء هذا المخطط الجديد في ظل وضع تميز "باختناق النسيج العمراني للبلدية، بعد استهلاك معظم الجيوب الشاغرة بالمناطق الحضرية الجديدة، مع وجود تركيز للسكان كبير بالتجمع الرئيسي، ناهيك على انتشار البناءات العشوائية بوسط المدينة. كما ظهرت انزلاقات للتربة بمختلف مناطق البلدية، مما زاد من معاناة السكان، وتطلب ذلك توفير أغلفة مالية إضافية بغية احتواء الظاهرة. كما أن تدهور النسيج الحضري القديم (الكولونيالي)، الذي أصبح يعاني من انهيار بعض أجزائه، مما أدى إلى تضرر العديد من البنايات المجاورة له. إضافة إلى ذلك، فإن النسيج الحضري المتواجد، تشعب ولم يعد يحتمل المزيد من التكتيف.

في ظل هذه الإشكاليات، ومع ما تعانيه البلدية من نقص فادح في الأوعية العقارية القابلة للتعمير، تم اقتراح التوسع على مستوى البلديات المجاورة لمدينة سكيكدة، والمتمثلة في كل من بلديات: الحقائق، حمادي كرومة، فلفة، وذلك ضمن مجمع عمراني لهذه البلديات، يتكفل باحتياجاتها في جميع المجالات.

على ضوء ذلك، وفي إطار توجيهات كل من المخطط الجهوي للتهيئة الإقليمية والمخطط الولائي للتهيئة، تم تحديد مجال تدخل المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير الجديد، و حددت أهدافه على النحو التالي:

- ضرورة توفير الأوعية العقارية الكفيلة باحتواء مختلف المشاريع ذات الطابع الاجتماعي والاقتصادي، وذلك على المدى القريب و المتوسط (حدود سنة 2030).

- خلق التوازن الضروري بين عالم الريف والمدينة، وذلك بغية الحد من الهجرة الريفية.

- الاهتمام بالتنمية المحلية والاستغلال العقلاني للموارد الطبيعية، خصوصا تلك المتعلقة بالجانب السياحي.

- إعادة تصنيف الأراضي وفقا للتصنيف الجديد للمناطق الزلزالية، من خلال إعداد دراسات جديدة، تحدد المعايير الجيوتقنية، مثل معدل شغل الأرض (COS)، ومعدل احتلال الأرض (CES).

- معالجة مشكلة السكن العشوائي، بما يتناسب وقدرات الاستيعاب السكنية لكل بلدية، مع استغلال الجيوب العقارية المترتبة عن عملية الترحيل في مشاريع ذات منفعة عمومية.

من أجل تنظيم هذا التوسع جاء اقتراح المخطط التوجيهي لما بين البلديات (سكيكدة-فلفة-حمادي كرومة-الحدائق) بضرورة تهيئة قطبين حضريين الأول بمنطقة بوزعرورة ببلدية فلفة، بقدرة استيعاب 12000 مسكن، والثاني بمنطقة الماجن ببلدية الحدائق، بطاقة استيعاب 14000 مسكن، مع توفير مختلف المرافق والتجهيزات الضرورية لذلك.

إن مثل هذه المشاريع المقترحة والتي شرع في إنجازها فعليا، خصوصا القطب العمراني "بوزعرورة"، من شأنها أن تغطي احتياجات السكان من السكن على المدى القريب والمتوسط، كما يمكنها أن تشكل أحد الحلول التي يمكن اعتمادها لمعالجة إشكالية السكن العشوائي الهش المنتشر بكثرة بمدينة سكيكدة.

ثالثا: السكن العشوائي وأثره على النمو الحضري لمدينة سكيكدة :

1- مراحل نشأة السكن العشوائي بمدينة سكيكدة:

انتشر وتطور السكن العشوائي بمدينة سكيكدة تبعا لنمو وتطور المدينة، حيث يمكن تمييز مرحلتين أساسيتين هما: مرحلة الاستعمار الفرنسي (ما قبل 1962م)، ومرحلة ما بعد الاستقلال حيث كان للعديد من الأحداث السياسية والاقتصادية تأثير كبير في تطور ظاهرة السكن العشوائي بالمدينة.

1-1- السكن العشوائي بمدينة سكيكدة خلال مرحلة الاستعمار :

تمتد هذه المرحلة من سنة 1930 إلى غاية 1962م، وذلك تبعا للمعطيات الإحصائية المتوفرة على مستوى مختلف المصالح الإدارية وبالأخص أرشيف بلدية سكيكدة. عرفت المدينة خلالها العديد من موجات الهجرة الريفية نحو مركز المدينة، مما أدى إلى زيادة كبيرة في عدد السكان، الأمر الذي أثر سلبا على قدرات المدينة في توفير السكن لجميع قاصديها، خصوصا وتزامن ذلك مع سياسة الاستعمار الفرنسي في التفرقة بين السكان المحليين ونظرانهم من الأوروبيين. هذا الوضع دفع بالوافدين من المهاجرين الجزائريين إلى الاستيطان عشوائيا،

حيث ظهرت أولى البؤر الاستيطانية للسكن العشوائي، والتي انتشرت في عدة مناطق أساسية تمثلت في كل من مناطق بوعباز، الفتوي، الراصد (La vigie)، صالح بولكرو (الماطش سابقا)، بن قانة، القبية والسبع أبيار.

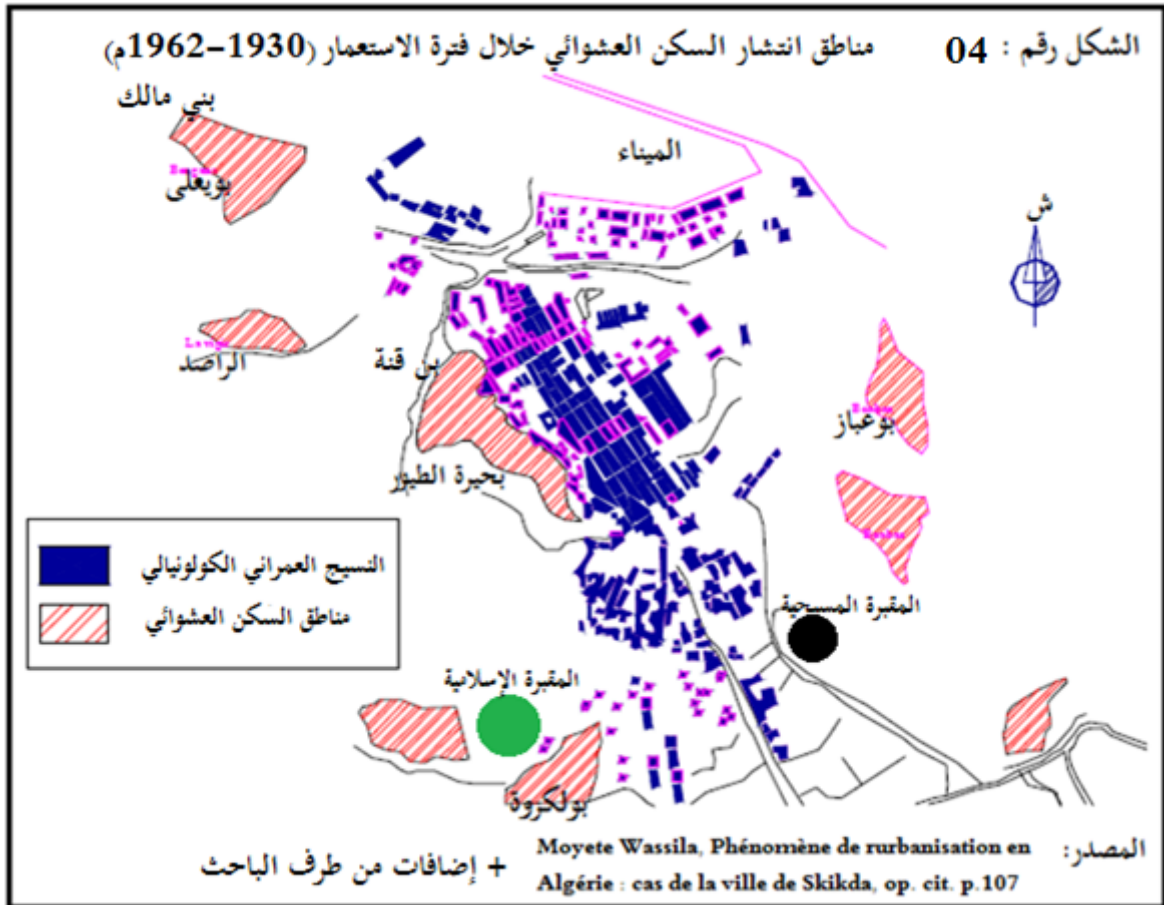
تميزت هذه المناطق العشوائية بما يلي (الشكل رقم 04) :

- انتشار السكنات العشوائية في المناطق الوعرة طبوغرافيا، والتي تتميز بارتفاعها وبانحدارها كمرتفعات بني مالك وبويعلى غربا، وبوعباز شرقا.

- تواجد مناطق السكن العشوائي بالمناطق المهمشة من طرف السلطات الاستعمارية آنذاك، على غرار المقابر المخصصة للمسلمين، أو الأراضي الزراعية خصوصا التابعة للملاك الخواص.

- انتشار مناطق السكن العشوائي بشكل أكبر في محيط المدينة، خصوصا الجهة الشرقية والجنوبية، وهي نفس مناطق التوسع الحضري للمدينة.

- انعدام وجود مناطق للسكن العشوائي داخل النسيج الكولونيالي القديم (إلى غاية 1930)، مما يوحي بوجود رقابة صارمة من طرف السلطات المحلية للاستعمار ضد انتشار مثل هذه الظواهر العمرانية داخل المدينة.



1-2-2- السكن العشوائي بمدينة سكيكدة بعد الاستقلال:

يمكن تقسيم هذه المرحلة إلى ثلاث فترات أساسية وذلك تبعا للأحداث والظروف التي ميزت كل فترة.

1-2-1- مرحلة (1962-1967م): تميزت هذه المرحلة بأحداث هامة كان لها بالغ الأثر في تطور وانتشار

مناطق السكن العشوائي. إذ أنه مباشرة بعد الاستقلال عرفت المدينة موجة هجرة ريفية كبيرة، نظرا لما كان يعانيه

الريف الجزائري من فقر وتخلف جراء ويلات الحرب التحريرية وسياسة الاستعمار الفرنسي، هذا ما أدى إلى زيادة كبيرة في عدد سكان المدينة، حيث لم تستطع السكنات الشاغرة التي تركها المعمرون المغادرون استيعابهم، مما دفعهم إلى الاستيطان في مناطق السكن العشوائي خصوصا المهياة مسبقا، والتي كانت مأهولة من طرف سكان سابقين على غرار منطقة بوعباز وصالح بولكرو (الماطش سابقا) ومنطقة مصنع الأجر (Brequetrie) أو ما يعرف أيضا ببحيرة الطيور. كما استوطن العديد من هؤلاء المهاجرين المزارع المهجورة التي تركها المعمرون بعد مغادرتهم غداة الاستقلال. هذه المزارع المهجورة التي شكلت فيما بعد بؤرا جديدة لنمو أحياء عشوائية خصوصا خلال مرحلة التسيير الذاتي للقطاع الفلاحي، والتي تميزت بالفوضى وتهميش العديد من الأراضي الزراعية.

1-2-2-1- مرحلة (1967-1987م): تميزت هذه المرحلة بانتهاج الجزائر سياسة التخطيط (المخططات الثلاثية والرباعية)، حيث كان لذلك تأثير بالغ على المدينة، حيث استفادت من إنجاز المركب الصناعي للبيتروكيماويات على مساحة تقارب 1500 هكتار، والذي خلق الآلاف من مناصب الشغل المباشرة وغير المباشرة، مما أدى إلى حدوث موجة هجرة كبيرة نحو المدينة من جميع المناطق الداخلية للولاية، وحتى من خارجها، مما أدى إلى زيادة كبيرة في عدد السكان، لم يصاحبه زيادة في عدد السكنات المنجزة، فحسب الإحصائيات فإن الحضيرة السكنية بالمدينة لم تتغير ما بين سنتي 1966 و1969 (8755 وحدة)، مقابل زيادة سكانية بحوالي 10455 ساكن.

كما أنه وخلال الفترة الممتدة من سنة 1969 إلى 1973 عرفت الحضيرة السكنية بالمدينة زيادة بحوالي 1037 وحدة فقط، مقابل زيادة سكانية بحوالي 17688 ساكن، إذ تم تسجيل عجز سكاني بحوالي 9000 وحدة سنة 1972م. تواصلت موجة الهجرة نحو المدينة خلال فترة السبعينات والثمانينات، خصوصا مع ترقيتها لمصف عاصمة ولاية، واستفادتها من العديد من المشاريع التنموية والهياكل القاعدية، وأمام هذه الوضعية لم يكن بمقدور المدينة استيعاب عدد المهاجرين وإيوائهم، وكذلك صعوبة مراقبة طريقة سكنهم وتوطنهم، مما أدى ذلك إلى تفاقم ظاهرة انتشار السكن العشوائي بشكل كبير، حيث توسعت المناطق المتواجدة سابقا، وبالمقابل ظهرت مناطق عشوائية جديدة كمنطقة الزراف جنوبا. فحسب الإحصاء العام للسكان والسكن لسنة 1977 بلغ عدد السكنات العشوائية بالمدينة حوالي 954 سكن، ليرتفع سنة 1987م إلى 3489 سكن يضم حوالي 19108 ساكن، بزيادة فاقت 2500 سكن خلال عشر سنوات، مما يعطينا صورة واضحة جدا حول حدة الظاهرة وتطورها خلال هذه الفترة، وذلك نظرا للظروف الاقتصادية والاجتماعية التي ميزت هذه المرحلة.

1-2-3-1- مرحلة (1987-2008): تميزت هذه المرحلة بالعديد من التغييرات الجوهرية على مستوى الوطن، سواء تعلق الأمر بالجانب السياسي (التعددية الحزبية)، أو الجانب القانوني (دستور 1989م)، أو الجانب الاجتماعي (أحداث أكتوبر 1988م)، والأهم من ذلك الجانب الأمني (العشرية السوداء)، إذ لا تزال تعيش الجزائر على تداعيات وإفرازات هذه المرحلة إلى غاية يومنا هذا. كغيرها من المدن الكبرى للوطن، عرفت مدينة سكيكدة خلال هذه الفترة تطورات كبيرة على جميع الأصعدة، مما أدى إلى استمرار موجة الهجرة نحو المدينة، الأمر الذي أدى إلى استمرار إشكالية انتشار ونمو مناطق السكن العشوائي، وذلك رغم المجهودات التي بذلت بغية القضاء عليه، مثل العمليات التي شهدتها العديد من الأحياء العشوائية المتواجدة داخل النسيج العمراني للمدينة وخصوصا المحاذية منها لمزارع المعمرين القديمة والهشة، كان ذلك خلال الفترة 1995-1998م، مثل

حي عمار شطايبى المحاذي لحي 20 أوت 1955م، وكذلك حي الإخوة بوقادوم (الفوبر)، والمتواجدة كلها بوسط المدينة.

تبعاً لذلك فقد انخفض عدد السكنات العشوائية سنة 1995 إلى حوالي 2594 سكن بتعداد سكاني بلغ 22831 ساكن، ليرتفع عدد السكنات العشوائية إلى 3126 سكن خلال سنة 1999م، بزيادة قدرت بحوالي 532 مسكن، على مساحة إجمالية بلغت 109.65 هكتار.

هذه الوضعية كانت نتيجة الهجرة الوافدة نحو المدينة بسبب تدهور الأوضاع الأمنية، خصوصاً بالمناطق الجبلية الغربية للولاية (مناطق القل، عين قشرة...)، والمناطق الجنوبية الشرقية للولاية (زرذازة وأولاد أحبابة)، وذلك رغم تشديد الرقابة الأمنية على الوافدين نحو المدينة ومنعهم من الاستقرار بها بشكل عشوائي، طبقاً للمخططات الأمنية الموضوعية آنذاك حماية للمدينة والمنطقة الصناعية من خطر الإرهاب، ولولا ذلك لعرفت المدينة موجة هجرة أكبر وانتشاراً للسكنات العشوائية بشكل أكثر حدة.

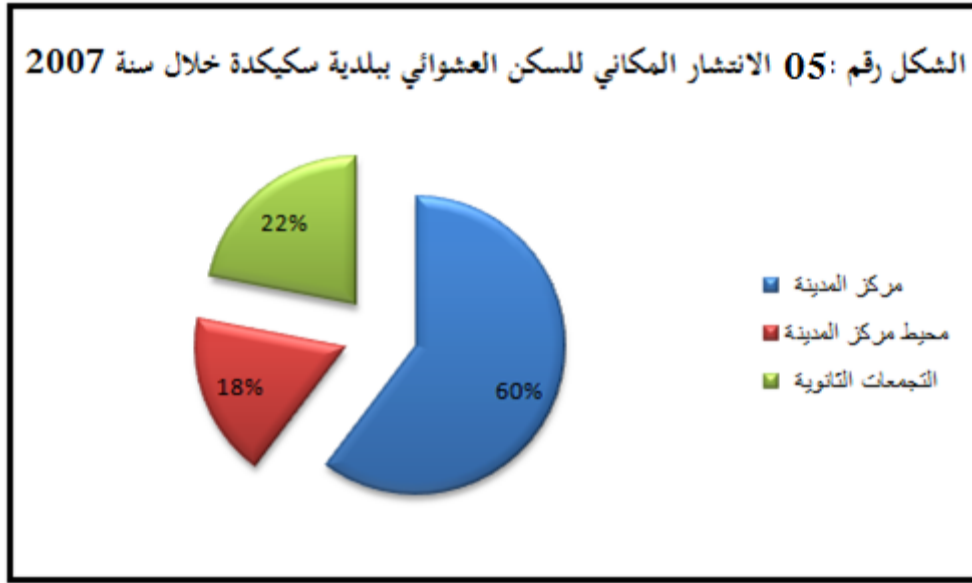
مع الاستقرار الأمني الذي شهدته الجزائر بعد سنة 2000م، ونتيجة لتحسن الأوضاع المالية للبلاد، وانطلاق العديد من مشاريع التنمية المحلية التي مست جميع المجالات داخل المدن الكبرى والصغرى على حد سواء (مشاريع السكن والهيكل الخدماتية والبنى التحتية)، وكذلك المجال الريفي (مشاريع التنمية الفلاحية والريفية)، مما كان له بالغ الأثر في الحد من الهجرة الريفية نحو المدينة، بل على العكس من ذلك فقد ساهم في عودة العديد من سكان المناطق العشوائية نحو مناطقهم الأصلية.

على ضوء ذلك فقد استقرت وضعية المناطق العشوائية بمدينة سكيكدة على ما كانت عليه خلال أواخر التسعينات، حيث قدرت مديرية التعمير للولاية في دراسة لها خلال شهر ماي سنة 2007، أن عدد السكنات العشوائية بالمدينة بلغ حوالي 5619 سكن موزعة على 16 موقع، بتعداد سكاني بلغ 29332 ساكن، بما يقارب 6622 عائلة، محتلة بذلك مساحة إجمالية قدرت بحوالي 130 هكتار.

1-3-1- خصائص السكن والسكان بالأحياء العشوائية لمدينة سكيكدة:

1-3-1- الانتشار المكاني للسكن العشوائي بمدينة سكيكدة :

يمكن تصنيف السكنات العشوائية بالبلدية حسب الانتشار المكاني إلى ثلاثة أصناف رئيسية، وذلك تبعاً لموقعها من مركز المدينة. تبعاً لذلك يمكن استخراج الأصناف السكنية التالية (الشكل رقم 05):



1-1-3-1- سكنات عشوائية بمركز المدينة : غالبا ما تكون عبارة عن مناطق مكونة من مباني هشة غير ملائمة للسكن (قصدية)، إذ لا يمكن إدخال إصلاحات عليها، تتواجد في الأحياء القديمة للمدن الكبرى. مثل هذه المناطق تكون موضوع إزالة وإعادة الإحياء من خلال تدخل الدولة عن طريق مشاريع التحسين والتجديد الحضري. تتوزع على 8 أحياء سكنية بتعداد قدره 3387 سكن عشوائي، أي ما نسبته 60.27% من إجمالي السكنات العشوائية بالبلدية. بتعداد سكاني بلغ 17083 ساكن ما نسبته 58.24% من مجموع سكان الأحياء العشوائية.

1-1-3-2- سكنات عشوائية بمحيط مركز المدينة : عادة ما تكون خليط ما بين السكنات العشوائية الصلبة والهشة. ويتحدد نمط معالجتها وفقا لكثافتها ونمط انتشارها، حيث عادة ما تشكل عائقا أمام التمدد الحضري للمدينة. تتوزع على 4 أحياء سكنية بتعداد قدره 1000 سكن عشوائي، أي ما نسبته 17.80% من مجموع السكنات العشوائية بالبلدية. بتعداد سكاني بلغ 5327 ساكن، أي ما نسبته 18.16% من إجمالي السكان بالأحياء العشوائية.

1-1-3-3- سكنات عشوائية بالتجمعات الثانوية: يصطلح عليها عادة بالسكنات العشوائية خارج المدن. تنقسم عادة إلى قسمين رئيسيين، "مناطق مؤقتة"، غالبا ما تكون ذات بنايات هشة ومتدهورة، يتم هدمها وإزالتها لتحل محلها مناطق جديدة مخططة تستفيد من مزايا الموقع. و"مناطق دائمة" تكون ذات بنايات صلبة ولاتقة للسكن، مما يجعلها قابلة للنمو والتطوير لتتكامل مع أجزاء المدينة. تتوزع أساسا على أهم التجمعات العمرانية الثانوية والمتمثلة في كل من العربي بن مهدي، سطورة وواد شادي والزراف، بتعداد قدره 1232 سكن عشوائي، أي ما نسبته 21.92% من مجموع حضيرة السكنات العشوائية بالبلدية، وبتعداد سكاني قدره 6922 ساكن بنسبة تقدر بحوالي 23.60% من مجموع سكان المناطق العشوائية بالبلدية.

1-3-2- الخصائص الاجتماعية لسكان الأحياء العشوائية ببلدية سكيكدة:

تتمثل هذه الخصائص بشكل أساسي في حجم الأسرة، معدل شغل المسكن (TOL)، ومعدل احتلال المسكن من طرف الأسر، مما يعطينا صورة حول التركيب الأسري لسكان المناطق العشوائية، حيث نجد بعض السكنات

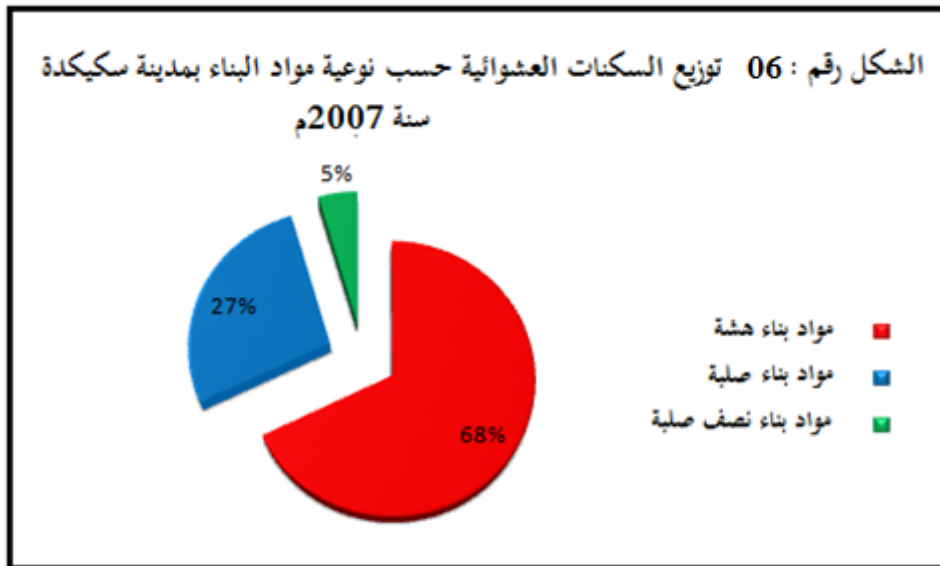
العشوائية مأهولة بأكثر من أسرة تنتمي لنفس العائلة الممتدة، بينما نجد سكنات عشوائية أخرى تقطنها أسرة واحدة (الأسرة النووية). كما توجد العديد من السكنات غير المشغولة (مهجورة)، غير أنها مغلقة هدف أصحابها منها هو إحصاؤهم بغية الاستفادة من البرامج السكنية للدولة.

1-3-2-1- معدل حجم الأسرة: بلغ متوسط حجم الأسرة بالأحياء العشوائية حوالي 4.95 فرد/أسرة، وهو أقل من المعدل الوطني لنفس الفترة والذي بلغ 5,9 فرد/أسرة. بلغ هذا المعدل بمناطق السكن العشوائي بمركز المدينة 4.33 فرد لكل أسرة. بينما بلغ بالأحياء المحيطة بمركز البلدية 4.56 فرد/أسرة. أما بمناطق التجمعات العمرانية الثانوية فقد بلغ 8.54 فرد/أسرة، حيث أن هذا الأخير يبقى محل نظر كون تجمع الزفاف به العديد من المساكن غير المشغولة (مهجورة)، رغم إحصاء ساكنيها ضمن الدراسة المنجزة من طرف مصالح البناء والتعمير.

1-3-2-2- معدل احتلال المسكن: مهما يكن معدل شغل المسكن العشوائي منخفضا مقارنة بالمعايير الدولية والوطنية للسكن، فإنه يظل مرتفعا كون هذه السكنات العشوائية وخاصة الهشة منها، لا تتوفر على المساحة العمرانية الضرورية للسكن، مع غياب شروط العيش الكريم (إضاءة كافية، تهوية، ماء، غاز، صرف صحي...إلخ). بلغ متوسط معدل شغل المسكن بالأحياء العشوائية للبلدية حوالي 5.22 فرد/سكن (بلغ المعدل الوطني حوالي 6.7 أفراد/مسكن)، بينما بلغ معدل استخدام المسكن من طرف الأسر 1.05 أسرة/مسكن.

1-3-3- الخصائص العمرانية للسكن العشوائي بمدينة سكيكدة:

تتمثل هذه الخصائص أساسا في نوعية مواد بناء السكن العشوائي، مما يعطي صورة حول الحالة الإنشائية للسكن، كما يمنحنا فكرة مسبقة حول نوعية التدخل وأسلوب المعالجة الممكن اتباعه لمعالجة هذه الظاهرة. يمكن تقسيم السكنات العشوائية بمدينة سكيكدة حسب نوعية مواد البناء ومكان انتشارها إلى الأنماط التالية (الشكل رقم 06):



1-3-3-1- سكنات عشوائية هشة : عادة ما نجدها تنتشر أكثر داخل المدن الكبرى، إذ تعد من الأساليب التي يلجأ إليها السكان بغية الحصول على سكن داخل المدينة. غالباً ما تكون مساكنها منجزة بمواد هشة أو قصديرية. يشكل هذا الصنف من السكنات ما نسبته 67.87% من مجموع السكنات العشوائية بالبلدية، بتعداد سكني بلغ 3814 سكن عشوائي. تتركز وتنتشر غالبية هذه السكنات بالأحياء المتواجدة بمركز المدينة، وذلك بتعداد 2400 سكن أي ما نسبته 62.92% من مجموع السكنات العشوائية الهشة. بينما تشكل بالأحياء الواقعة بمحيط مركز المدينة ما نسبته 22.50% بتعداد بلغ 858 سكن عشوائي هش. أما بالتجمعات العمرانية الثانوية فبلغ تعدادها 556 سكناً عشوائياً هشاً، بنسبة بلغت 14.58% من إجمالي السكنات العشوائية الهشة.

1-3-3-2- سكنات عشوائية صلبة : تتمثل في السكنات العشوائية المنجزة بمواد صلبة الخرسانة و الأجر الإسمنتي وغيرها من مواد البناء المتعارف عليها. يمكن تصنيفها على أنها مناطق دائمة ذات بنايات صلبة ولائقة للسكن ، مما يجعلها قابلة للنمو والتطوير لتتكامل مع أجزاء المدينة. عادة ما تتواجد على أطراف المدن الكبرى أو خارجها، ضمن تجمعات ثانوية. يشكل هذا الصنف من السكنات ما نسبته 27.42% من مجموع السكنات العشوائية بالبلدية، بتعداد بلغ 1541 سكن عشوائي. تنتشر هذه السكنات بالأحياء العشوائية المتواجدة بمركز المدينة بنسبة 52.04%، بتعداد سكني بلغ 802 مسكن. بينما تشكل بالأحياء الواقعة بمحيط مركز المدينة ما نسبته 8.63% بتعداد سكني بلغ 133 سكن عشوائي. أما انتشارها بالتجمعات العمرانية الثانوية فبلغ عددها 515 سكن بنسبة بلغت 33.42% من إجمالي السكنات العشوائية الصلبة.

1-3-3-3-1- سكنات عشوائية نصف صلبة : تتمثل في السكنات المنجزة بخليط من المواد الصلبة كالآجر الاسمنتي بالنسبة للجدران أو مواد أخرى هشة كالزئك والقصدير بالنسبة للسقف، أو الحجر والطين بالنسبة للجدران كذلك. يشكل هذا الصنف من السكنات ما نسبته 4.61% بتعداد سكني يبلغ 259 سكن عشوائي. تنتشر هذه السكنات مكانياً على النحو التالي: 185 سكناً بمركز المدينة بنسبة تبلغ 71.43% ، و 9 سكنات فقط في محيط المدينة بنسبة بلغت 3.47%، و 70 مسكن عشوائي بالتجمعات العمرانية الثانوية بنسبة بلغت 27.02% من مجموع السكنات العشوائية نصف صلبة.

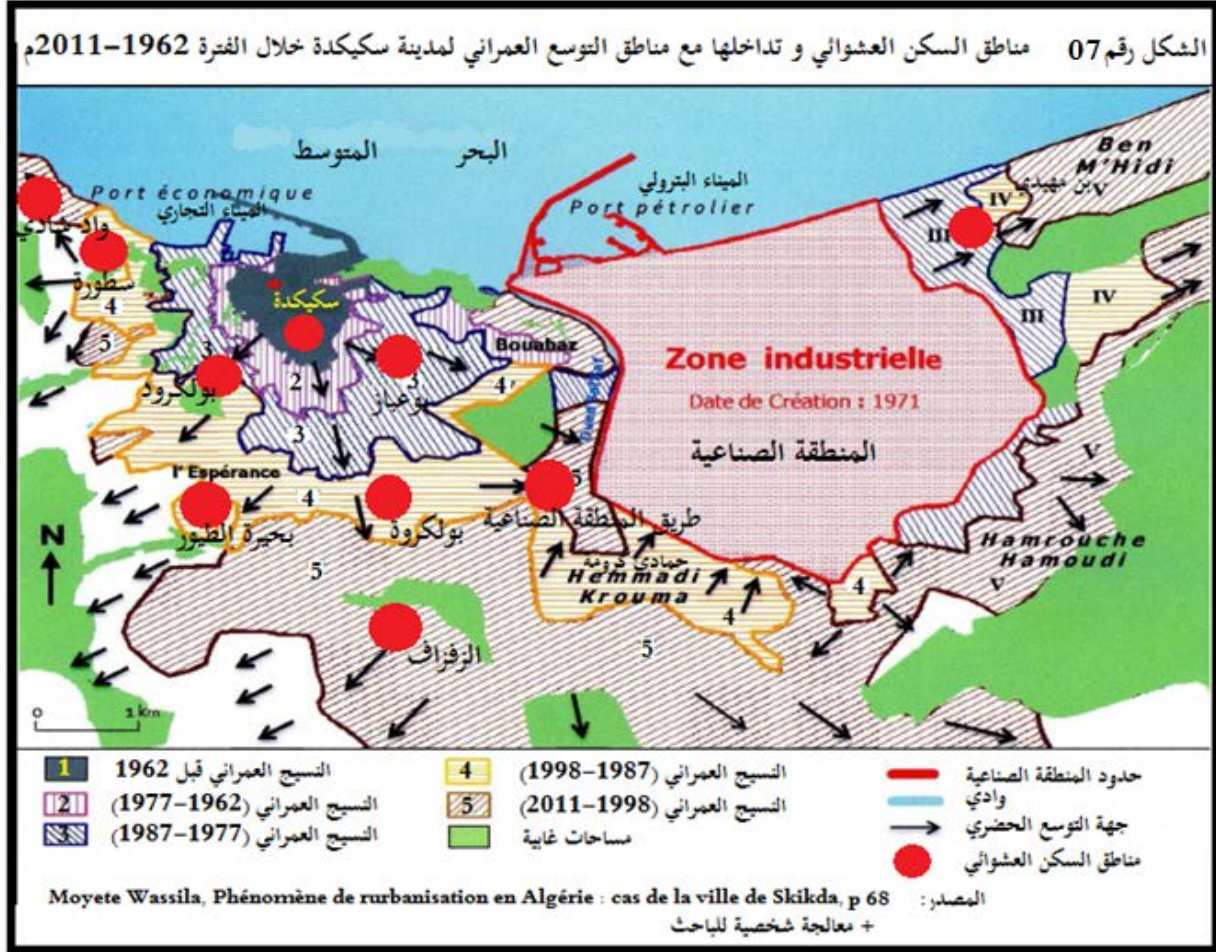
1-4- تأثير السكن العشوائي على النمو الحضري لمدينة سكيكة:

من خلال دراستنا للتوزيع المكاني للسكن العشوائي بمدينة سكيكة، إضافة لمختلف خصائصه الاجتماعية والعمرانية، يمكن استخلاص العديد من النتائج التي كان لها تأثير كبير على المشهد العمراني للمدينة، وعلى نموها ومستقبل توسعها وتمددتها، إذ يمكن تلخيص هذه الملاحظات فيما يلي:

- تواجد ما نسبته 78.07% من السكنات العشوائية بمركز المدينة وفي محيطها القريب، مما يشكل عائقاً أمام التوسع الأفقي أو العمودي للمدينة، خصوصاً وأنها تحتل مساحات معتبرة، كما يبين ذلك الشكل رقم (07).

- تعتبر غالبية السكنات العشوائية بمركز المدينة وفي محيطها مأهولة ومشغولة 100%، كما أن كل من معدلات شغل المسكن واحتلاله من طرف الأسر تعد مرتفعة إذا ما قورنت بوضعية هذه الأحياء التي تفتقر لجميع التجهيزات الخدماتية، هذا ما يطرح بشدة ضرورة التدخل العاجل بغية حل هذه الإشكالية بالطريقة المناسبة من خلال التكفل بهؤلاء السكان، خصوصاً السكنات المشغولة من طرف أكثر من أسرة.

- وجود العديد من السكنات العشوائية الشاغرة، مما يتطلب إعادة عملية إحصاء العائلات القاطنة بهذه الأحياء العشوائية، بغية التوصل إلى العدد الحقيقي، كما يتطلب ربط ذلك أيضا بالبطاقية الوطني للسكن، قبل أي عملية تسوية أو منح استفادات سكنية لهؤلاء.



- تتركز السكنات العشوائية الهشة (القصديرية) في مركز المدينة و في محيطها القريب، وذلك بنسبة بلغت 85.42%، مما يجعل عملية تهديهما وإزالتها ضرورة ملحة، كما أن العملية ستمكن السلطات المحلية من استرجاع مساحات معتبرة من الأوعية العقارية، والتي يمكن استغلالها في إنجاز العديد من المشاريع المختلفة.

- تشكل نسبة السكنات العشوائية الصلبة ما نسبته 27% فقط، مما يجعل من عملية تسويتها ممكنا، إذا ما تم تسهيل الإجراءات الإدارية المتعلقة بذلك، خصوصا مراجعة القانون رقم 08/15 المتعلق بتسوية البناءات ومطابقتها، خصوصا مع تحيين البطاقية الوطنية للسكن.

- أما بخصوص السكنات الهشة نصف الصلبة، فتشكل نسبة قليلة لا تتعدى 4.61%، مما يجعل من عملية تسويتها ممكنا، من خلال تقديم مساعدات مالية وتقنية لهؤلاء بغية تكملة بناء سكناتهم طبقا للمعايير المعمارية والإنشائية، مع ربط ذلك دائما بالبطاقية الوطنية للسكن.

الخاتمة:

تبين من خلال نتائج الدراسة أن غالبية السكنات العشوائية بمدينة سكيكدة هي من النمط الهش، حيث تقع داخل المحيط العمراني للمدينة أو في محيطها القريب، مما يجعل من الضروري التعامل معها بأسلوب الإزالة

(الهدم). غير أن ذلك لا يتم بطريقة عشوائية، كما نلاحظه في العديد من المدن الكبرى على غرار العاصمة، مما خلق موجة من الاحتجاجات والفوضى، والاتهامات المتبادلة بين السكان والإدارة الوصية (مصالح الولاية). بل يجب الأخذ بعين الاعتبار مختلف الخصائص الاجتماعية والاقتصادية التي تميز السكان والعائلات التي تقطن ضمن هذه السكنات، مع الاستعانة بالبطاقيّة الوطنية للسكن، بغية حرمان من سبق لهم الاستفادة من السكن أو أي إعانات مالية أو عقارية. كما نشير إلى ضرورة تسوية السكنات العشوائية الصلبة من خلال تمكين أصحابها من الاستفادة من تدابير قانون تسوية البناءات و مطابقها (15/08) خاصة و أن نسبتها بالمدينة ضئيلة.

غير أن الملاحظة المتعلقة بالانتشار المكاني للأحياء العشوائية بمدينة سكيكدة، تبين أن هذا العامل كان له تأثير كبير في ديناميكية المجال الحضري للمدينة، خصوصا إذا تعلق الأمر بوجود نسبة كبيرة من هذه السكنات ذات خصائص اجتماعية واقتصادية وخصوصا عمرانية تمثلت في انتشار نمط السكنات الهشة، مما يتطلب إزالتها بشكل نهائي مع توفير البديل السكني لقاطنيها، والمتمثل غالبا في سكنات جماعية ذات طابع اجتماعي (العمارات). هذا ما يتطلب من الدولة والسلطات المحلية برمجة مثل هذه المشاريع السكنية وأخذها في الحسبان مسبقا عند عملية التخطيط الحضري للمدينة من خلال المخططات التوجيهية للتهيئة والتعمير، وهذا ما لم يتم أخذه بعين الاعتبار، مما جعل مثل هذه المناطق العشوائية تشكل أحزمة معيقة لأي عملية توسع حضري مخطط له، ناهيك على أنها شكلت قنابل إجتماعية موقوتة، تجلت في العديد من الاحتجاجات السكانية.

لقد أصبح من الضروري على السلطات المحلية انتهاز مقاربة جديدة في التعامل مع هذه الظاهرة تتمثل أساس في اتباع وتفعيل مختلف التدابير والوسائل الاستباقية أو ما يعرف بالحلول القبلية، ذلك بغية الحيلولة دون تفاقم الظاهرة، هذا من جهة، ومن جهة ثانية التعامل مع الأحياء العشوائية المنتشرة كواقع يفرض نفسه واستغلال ذلك قدر الإمكان كنقطة إيجابية خصوصا السكنات العشوائية ذات النمط الصلب، من خلال حلول وتدابير تؤدي في النهاية إلى تسوية وضعية ساكنيها دون الإضرار بالمصلحة العمومية، ودون الإخلال بمعايير التهيئة العمرانية والتعمير في ظل مبادئ التنمية الحضرية المستدامة.

المراجع :

- إبراهيم التهامي :الأحياء المتخلفة بين التهميش و الاندماج في البناء السوسيو اقتصادي الحضري ، رسالة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه دولة في علم اجتماع التنمية ، جامعة قسنطينة.
- أياس الدايري ، مناطق السكن العشوائي في سورية و ربطها مع خصائص الأسر والسكان ، المؤسسة العامة للإسكان لشؤون التخطيط و الدراسات الإسكانية، دمشق، سورية، 2008.
- بن عطية محمد، البحث عن أسس اختيار نوع التدخل العمراني في السكن العشوائي بمدينة المسيلة، مذكرة ماجستير، جامعة المسيلة، 2010/2009.
- بوضياف هشام، انعكاسات النمو الحضري على تنظيم المجال بمدينة قسنطينة، دراسة حالة القطاعين الحضريين الزياضية والقنطرة، مذكرة ماجستير، جامعة قسنطينة1، ماي 2015.
- بوذراع أحمد، التطوير الحضري والمناطق الحضرية المتخلفة بالمدن، مركز المنشورات جامعة باتنة، الجزائر، 1997.

- جاكلين بوجو قارنيبي، الجغرافية الحضرية : ترجمة حلّيمي عبد القادر، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1989.
- ربحان غادة محمد ، عمليات الارتقاء بالمناطق العشوائية في فاعلية تنفيذ المخططات ، كلية الهندسة : جامعة حلوان ، 2008، ص 50 .
- عبد الله عطوي، جغرافية المدن: الجزء الأول، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان، 2001م.
- عبد الفتاح محمد وهيب، في جغرافية العمران، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان. 1972.
- علي سالم الشاورة، التخطيط في العمران الريفي والحضري، دار المسيرة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى 2012.
- قاسم الريداوي، مشكلة السكن العشوائي في المدن العربية الكبرى، مجلة جامعة دمشق، المجلد 28، العدد الأول، 2012.
- محمد الأمين حركات، التخطيط الحضري في الجزائر، أدوات التهيئة و التعمير: عشرينين من التطبيق، محاولة للتقييم، أطروحة دكتوراه علوم، جامعة قسنطينة 1، 2017/2018.
- محمد عزوز، مشكلات الاسكان الحضري : المناطق الحضرية المتخلفة لمدينة سكيكدة نموذجا، مذكرة ماجستير، جامعة قسنطينة، 2005-2006.
- مشنان فوزي، البناء الفوضوي و مشكلة التنمية العمرانية، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير، جامعة منتوري، قسنطينة، 2008/2009.
- نعيمة حمود حرم بومعوش، ظاهرة البناء الفوضوي بالمدن الكبرى الجزائرية: الواقع و رهانات التسوية في إطار الحوكمة الحضرية- حالة مدينة قسنطينة، أطروحة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه علوم في التهيئة العمرانية، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة، 2016.
- نوال هبهبوب، التنظيم المجالي حول المدن الصغرى لولاية سكيكدة: حالة مدن القل، الحروش، عزابة، مذكرة ماجستير، جامعة قسنطينة، 2006.
- وليد سعد أحمد الزامل، "دراسة مقارنة لأنماط الأحياء العشوائية"، رسالة ماجستير، قسم التخطيط العمراني، كلية العمارة والتخطيط، جامعة الملك سعود، السعودية ، 2005م.

منظومة النقل الذكي المستدام في الجزائر: مبادئ و آليات التطبيق

غرابي نجلاء¹، عبدي نضال²

²⁺¹ معهد تسيير التقنيات الحضرية-جامعة العربي بن مهيدي-أم البواقي/الجزائر

ملخص:

يعد الارتقاء بمستوى قطاع النقل الحضري ضرورة حتمية من أجل تطوير المدن وتسهيل العيش فيها، حيث يعد النقل من أحد أهم المؤشرات الدالة على تنمية المجال الحضري، ومن أهم الآليات المعمول بها في مجال النقل هي ما يعرف بالنقل الذكي، هذا المصطلح يعني استخدام التكنولوجيا والقدرات الحديثة من أجل القضاء على جميع العقبات التي تعترض التنمية الحضرية. وفي ظل غياب الأخصائيين في المجال الحضري وعدم وجود سياسة عمرانية واضحة من قبل السلطات قد نجد صعوبة في تجسيد هذا النوع من الأنظمة رغم توفر الإمكانيات وكذلك الحاجة لهذه الأنظمة.

الكلمات المفتاحية: النقل الحضري -النقل الذكي-منظومة النقل

Résumé

La modernisation du secteur des transports urbains est une obligation pour développer les villes et faciliter la vie dans celles-ci. Le transport est l'un des indicateurs les plus importants du développement urbain. L'un des mécanismes les plus importants applicable dans le domaine du transport est ce qu'on appelle le transport intelligent, ce terme désigne l'utilisation de la technologie moderne et des capacités pour éliminer tous les obstacles au développement urbain. En l'absence de spécialistes de l'urbanisme et de l'absence d'une politique urbaine claire par les autorités, il peut être difficile de réaliser ce type de système, malgré la disponibilité des possibilités et la nécessité de telles interventions.

Mots clés : Transport urbain – Transport intelligent – Système de transport

مقدمة:

بات التطور التكنولوجي المتسارع من سمات هذا العصر ولم يقتصر على تغيير خصائص الأجهزة والوسائل المختلفة فحسب بل تعدى إلى تغيير ملامح المدن الحديثة التي أصبحت تبحث عن تكنولوجيا توفر مستوى تنظيمي وتأطيري لسكانها. و ظهور مصطلح " المدن الذكية" أو المدن الرقمية ، أصبح يعبر عن معنى الذكاء المدني الذي يركز على وجود تقنيات وبرمجيات رقمية في شتى المجالات الوظيفية الخدمائية ، التسييرية و الإدارية لكل مدينة ، إضافة إلى بنية تحتية جد متطورة للاتصالات و التكنولوجيا الحديثة و التي تتيح لها تسيير قطاعاتها المختلفة من نقل ، صحة ، تعليم ، إدارة، تجارة ... بدقة و كفاءة عالية بهدف الارتقاء بالمدينة الكلاسيكية إلى مدينة ذكية من خلال تحقيق التنمية الاقتصادية و العدالة الاجتماعية وترشيد استهلاك الطاقة و المحافظة على البيئة وكل ذلك في إطار التنمية المستدامة.

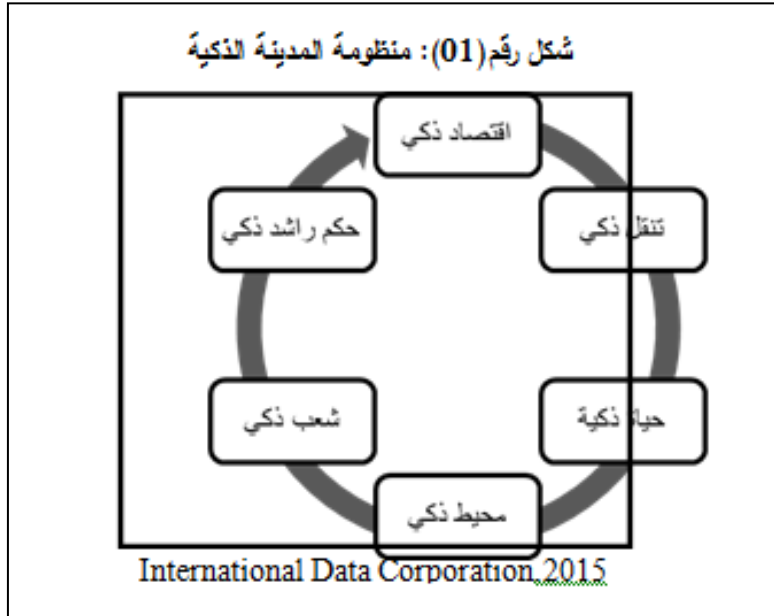
يعد الارتقاء بمستوى قطاع النقل الحضري ضرورة حتمية من أجل تطوير المدن وتسهيل العيش فيها، حيث يعد النقل من أحد أهم المؤشرات الدالة على تنمية المجال الحضري، ومن أهم الآليات المعمول بها في مجال النقل

هي ما يعرف بالنقل الذكي، هذا المصطلح يعني استخدام التكنولوجيا والقدرات الحديثة من أجل القضاء على جميع العقبات التي تعترض التنمية الحضرية.

أولاً: المدن الذكية

1- مفهوم المدن الذكية:

ينطوي مفهومها على عدة تعاريف والتي تصب في كون "المدن الذكية هي المدن التي تستخدم حلولاً تكنولوجية مبتكرة بهدف تحسين مستوى الحياة والخدمات التي يتلقاها المواطنون والزوار" كما تُعرّف IDC- (International Data Corporation) USA لأبحاث المدينة الذكية على أنها "كيان محدود (حي و/أو بلدة و/أو مقاطعة و/أو بلدية و/أو منطقة حضرية) له السلطة الحاكمة على مستوى المنطقة أكثر من كونها على مستوى الدولة⁸. ويتم بناء هذا الكيان على بنية تحتية للاتصالات وتقنية المعلومات التي تمكن من إدارة المدينة بكفاءة وتعزز التنمية الاقتصادية والاستدامة والابتكار ومشاركة المواطنين". ويبين الشكل التالي منظومة المدينة الذكية⁹.



2- عناصر التحول إلى المدينة الذكية: وتتمثل فيما يلي¹⁰:

- *توفر بنية تحتية وتقنيات اتصالات سلكية ولا سلكية مختلفة تحقق الربط الشبكي المعلوماتي بين كافة نواحي المجتمع والجهات الخدمية وعلى مختلف المستويات.
- *توفر أنظمة ولوائح موحدة وتشريعات وأطر قانونية للتعاملات الذكية.

⁸ مفيد إحسان شوّك، احمد طالب حميد حداد، حسام جبار عباس. "مفهوم المدن الذكية حلاً لمشكلة التدهور البيئي والحضري" مجلة جامعة بابل العدد: 574، تاريخ الإصدار: 25 جوان 2017، ص 12.

⁹ المصدر نفسه، ص 14.

¹⁰ احمد نجيب عبد الحكيم القاضي، محمد ابراهيم العراقي، خصائص المدن الذكية ودورها في التحول إلى استدامة المدينة المصرية، المجلة الدولية في: العمارة والهندسة والتكنولوجيا، ص: 01.

*توفر منظومة موحدة لتطبيقات نظم معلومات القطاع الحكومي معتمدة على تقنيات خدمات الشبكة.

*توفر منظومة موحدة لتطبيقات نظم معلومات القطاع الخاص.

*بوابة نظم المعلومات جغرافية Gis Postal

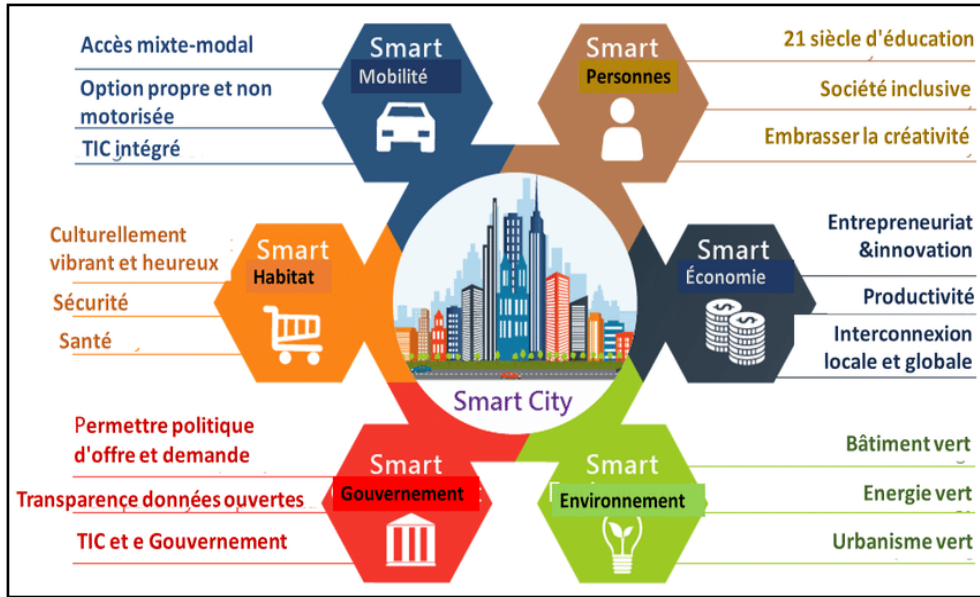
3-مزايا المدن الذكية: تسعى المدينة الذكية إلى تحقيق مجموعة من المزايا وذلك من خلال¹¹:

- توفير بيئة لاستقطاب الأعمال والمحافظة على النمو الاقتصادي.
 - الاعتماد على أنظمة معيشة ذكية للمواطنين (أنظمة إدارة المباني، الإضاءة الذكية....)
 - الاعتماد على التقنيات الحديثة والتكنولوجيا في تسيير حياة المواطنين، الشركات وكذا الحكومات.
 - الاعتماد على نظام مشاركة المواطنين حول جودة الحياة في المدينة.
- بناء على هذا فإن إمكانية بناء مدينة ذكية يتركز على مجموعة من النقاط التي تضمن نجاحها وديمومتها، والتي يمكن توضيحها من خلال المخطط التالي:

4-تعريف الاتحاد الأوروبي للمدن الذكية:

- هي التي تجمع بين أنشطة المدينة والمواطنين معا لتحسين جودة الحياة في المناطق الحضرية.
- تطبيق حلول متكاملة أكثر استدامة.
- يشتمل على ابداعات وابتكارات تطبيقية وتخطيط أفضل
- السعي إلى ترشيد ورفع كفاءة الطاقة.
- استخدامات تطبيقات لمنظومة النقل الذكي.
- استخدام ذكي لتكنولوجيا المعلومات

صورة رقم(01): مكونات المدن الذكية



5-مكونات

¹¹المصدر نفسه، ص:15.

- الاقتصاد الذكي: التشجيع على المعرفة والابتكار، الريادة والإنتاجية.
- الحكومة الذكية: ومنها الخدمات والشفافية.
- الحياة الذكية: وتشمل الثقافة والصحة.
- الانسان الذكي: ويعني الاستثمار في بناء الانسان.
- حركة النقل الذكية: تشمل البنية التحتية الذكية للنقل العام والاتصالات.
- البيئة الذكية: تضمن الحماية من التلوث وإدارة الموارد الاقتصادية.

6- مواصفات المدن الذكية:

- مناطق عمرانية مدعمة بالشبكات والتقنيات الرقمية.
- تتمتع بالقدرة على حل المشاكل من خلال استثمار ذكاء الأفراد والمؤسسات والتقنيات.
- اعتمادها على الاقتصاد القائم على المعرفة لخلق التنافسية
- ترتبط أبعاد المدينة الذكية بنظريات التنمية والنمو العمراني التقليدية كالنقل، الاقتصاد، الموارد الطبيعية، جودة الحياة.
- تقدم خدمات إلكترونية تفاعلية في مختلف المجالات.
- تتبنى المدن الذكية مفهوم الاستدامة والتشاركية.
- تتميز بالاستدامة الاجتماعية والبيئية.

7- أهم صفات المدن الذكية

- تكامل البنية التحتية لتقنية المعلومات.
- توفر جهاز إداري مركزي للمدينة الذكية وفق منظومة تحكم إلكترونية بإشراف كوادر فنية مدربة.
- تقديم التدريب المستمر لمستخدمي التطبيقات المتعددة في المدن الذكية.
- دعم النمو والابتكار وتسريع وتيرة اعتماد التقنية.
- ضمان ارتفاع مستويات مشاركة المواطنين ز تقديم جودة حياة أفضل.

ثانيا: النقل الذكي

1- مفهوم النقل الذكي¹²:

يتمثل الوصف الأفضل للتنقل الذكي في أنه الطريقة التي تقلل من الازدحام وتعزز خيارات النقل الأسرع والأرخص والأكثر مراعاة للبيئة. وتستخدم معظم نظم التنقل الذكي البياناتمجمعة من مصادر متنوعة عن أنماط التنقل من أجل المساعدة على تحقيق الحالة المثلى في ظروف المرور بشكل شمولي.

¹² أريج محي عبد الوهاب. ، دور نظام النقل الذكي في تقليل الازدحامات المرورية-منطقة باب المعظم في بغداد، مجلة الهندسة والتنمية المستدامة، جامعة بغداد، سنة 2018، المقال رقم: 10، ص: 22.

وتعمل نظم النقل الذكية على تكامل مصفوفة خيارات النقل متعدد الوسائط بأسرها في المدينة، بما يشمل التنقل الفردي والنقل الجماعي على سواء، بأسلوب يتسم بالكفاءة. عادة ما تشمل نظم النقل الذكية الحديثة على أمور منها شبكة من أجهزة الاستشعار، ونقل عام منتبج من النظام العالمي لتحديد المواقع، وإشارات المرور الديناميكية، ولوحات توفير المعلومات للمسافرين، وأجهزة لقراءة لوحات تسجيل المركبات آلياً، ونظم دوائر تلفزيونية مغلقة، ونظم الإشارة، والأهم من ذلك القدرة على تكامل البيانات المباشرة من معظم تلك المصادر، ويمكن أن يؤدي ذلك إلى تحسينات في السلامة، وإدارة الشبكات، وازدحام المرور، والأداء البيئي، إمكانية الوصول، والراحة. (انظر الصورة 03 و 04).

صورة رقم (03): السيارة الذكية



صورة رقم (04): إشارة مرور ذكية



كما تعرف نظم النقل الذكية بأنها "استخدام تقنيات الحاسب الآلي والإلكتروني أو الاتصالات والتحكم، لمجابهة العديد من التحديات التي تواجه النقل البري مثل تحسين مستويات السلامة والإنتاجية والحركة العامة"¹³.





وتمثل نظم النقل الذكية التطور الطبيعي للبنية التحتية لقطاع النقل ، وذلك من خلال تحديثها لتواكب عصر المعلومات ، وهذا هام بدرجة كبيرة نظراً لأنه كلما استمر الطلب على النقل في الازدياد ، فإن نظم النقل الذكية ستساعد في توفير طاقة استيعابية أكبر، وكفاءة أعلى دون الاعتماد الكلي على إنشاء مرافق نقل جديدة ، وتشير الدراسات إلى أن الجمع بين نظم النقل الذكية والإنشاءات الجديدة قادرة على استيعاب النمو المروري المستقبلي بتوفير حوالي 35 بالمئة مما يلزم تجهيزه لتلبية الطلب المروري نفسه من خلال الإنشاءات الجديدة فقط¹⁴.

¹³ أريخ محي عبد الوهاب. ، نفس المصدر، ص22

¹⁴ أريخ محي عبد الوهاب. " دور نظام النقل الذكي في تقليل الازدحامات المرورية-منطقة باب المعظم في بغداد "مجلة الهندسة والتنمية المستدامة: (2018) 22.6

إن الاستفادة من تقنيات المعلومات والاتصالات في أنظمة النقل يتم من خلال تطبيق نظم النقل الذكية التي تسهم في تحسين نوعية الحياة ، وتقدم الحلول للعديد من مشاكل التنقل في المدن ، كالازدحام المروري ، ارتفاع مستويات التلوث ، زيادة وقت التنقل ، بالإضافة إلى استهلاك الطاقة ، حيث توظف نظم النقل الذكية تقنيات الاتصالات والإلكترونيات للحصول على معلومات عن أداء مرافق النقل ، وعن الطلب على النقل والاتصال المتبادل بين المركبات أنفسها وبينها وبين الأجهزة الموضوعة على جوانب الطرق، وأيضا عن حوادث التصادم الوشيك الوقوع ، وذلك لحل المشاكل المرتبطة بالنقل.¹⁵

ومن هنا يمكن تحديد بعض المصطلحات التي لها علاقة مباشرة بمفهوم النقل الذكي، وتتمثل فيما يلي:

جدول رقم(01): مصطلحات لها علاقة بالنقل الذكي	
	نظام تحديد المواقع العالمي (GPS) Global Positioning System
	نظم المعلومات الجغرافية (GIS) Geographic Information System
	نظام الموقع الأتوماتيكي للمركبات (AVL) Automated Vehicle Location
	نظام التعداد الأتوماتيكي للركاب Automatic Passenger Counting (APC)

كما يمكن تعريف بعض المصطلحات التي تدخل في منظومة النقل الذكي كما يلي:

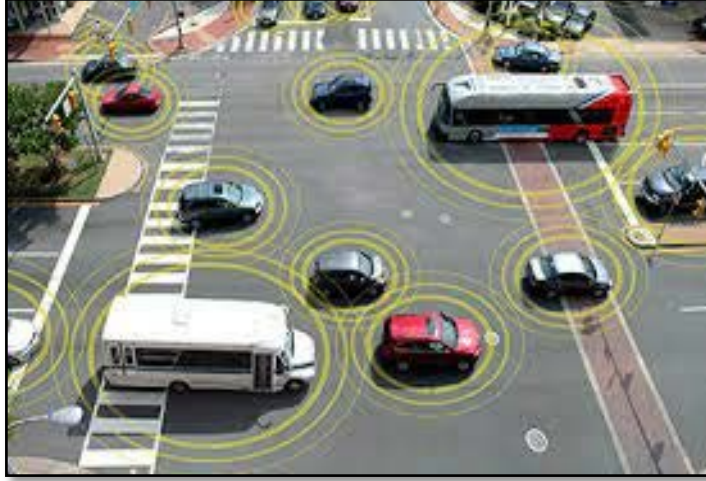
السيارة الذكية Smart Car مركبة حديثة مزودة بتقنيات وأنظمة وحساسات تساعد السائق في الظروف المتعددة التي تواجهه في الطريق وتمثل أحد حلول المرور الذكية في مدن المستقبل.

¹⁵أريج محي عبد الوهاب مرجع سابق.

إشارة مرور ذكية (Smart Traffic Light (STL نظام مروري يدمج بين النظام التقليدي والذكاء الاصطناعي، وله القدرة على التخفيف من الاختناق المروري.

منظومة النقل تتكون من شبكة الطرق بمستوياتها، وسائل النقل بأنواعها والمحطات لاستقبال الركاب والمركبات.

صورة رقم(05): منظومة النقل



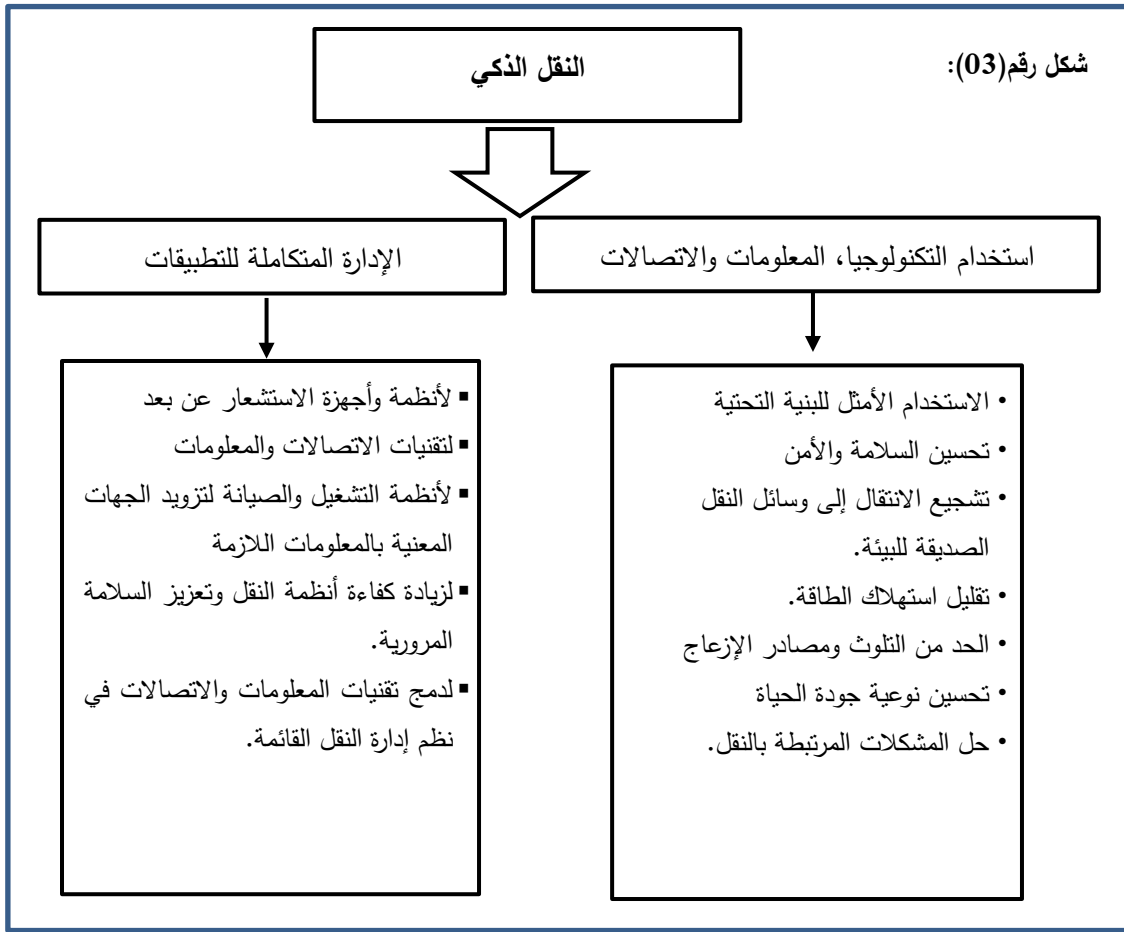
2- ملامح تقنية النقل الذكي الرئيسية:

- البنية التحتية لتقنية المعلومات والاتصالات
- الإطار الإداري والمؤسسي المتكامل والأنظمة الذكية

سهولة استخدام التطبيقات لدى المستخدمين

3- أهداف عملية النقل الذكي:

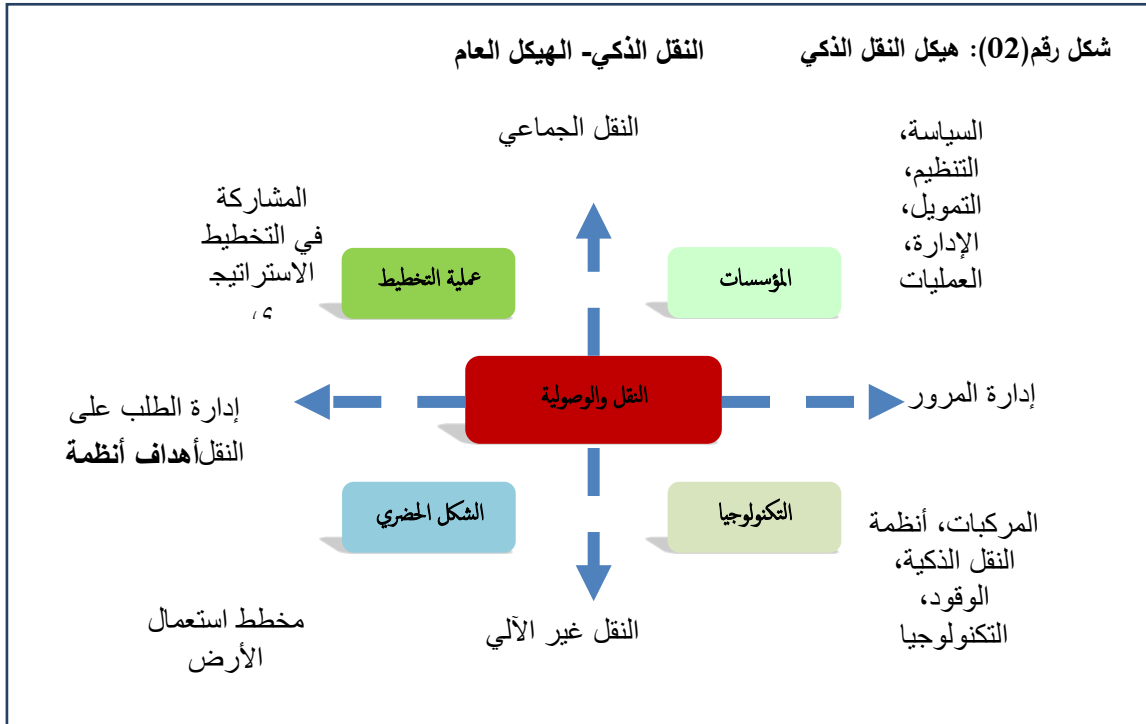
إن الهدفين البارزين لعملية النقل الذكي هما أولاً: استخدام تكنولوجيا المعلومات و الاتصالات و ثانياً: الإدارة المتكاملة للتطبيقات حيث يهدف المستعمل من خلال كل واحد منهما الى تحقيق مجموعة من الأهداف الفرعية التي يمكن تلخيصها في الشكل التالي:



4-الهيكل العام للنقل الذكي:

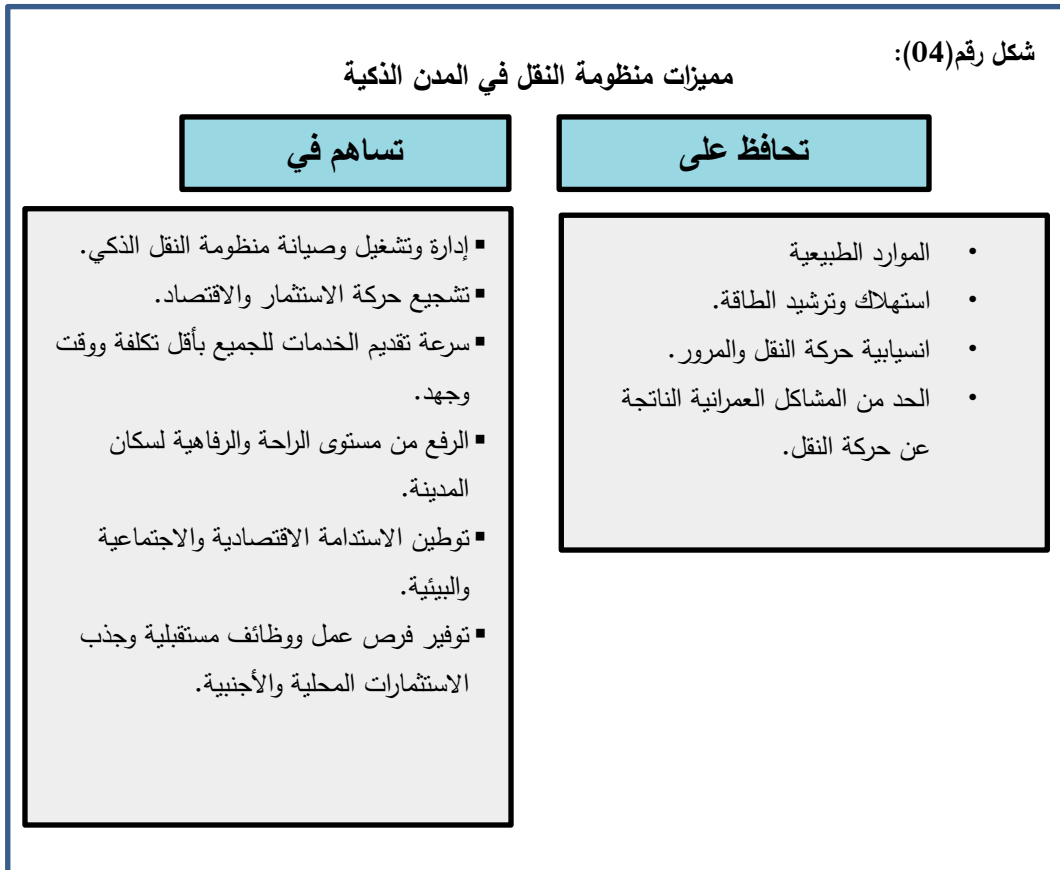
تساهم في تنظيم الهيكل العام للنقل الذكي العديد من العناصر التي تتداخل فيما بينها و التي يمكن إيجازها من خلال الشكل رقم 02 كمايلي:

وتساهم المؤسسات عن طريق تطبيق السياسة المناسبة من خلال التنظيم، التمويل، الإدارة والعمليات. كما تساهم المشاركة في التخطيط الاستراتيجي في أنجاح منظومة النقل الذكي وذلك عن طريق وضع الخطط المثلى والفعالة لعمل القطاع، إضافة إلى موائمة الشكل الحضري من خلال تماشي مخطط شغل الأراضي مع استعمالات وسائل النقل وأخيرا تطبيق مبدأ النقل غير الآلي أو النقل الصديق للبيئة وذلك من خلال اعتماد الأنظمة الذكية ، تقليل استعمال الوقود و استخدام الطاقات المتجددة والبديلة في هذا القطاع (النقل) .

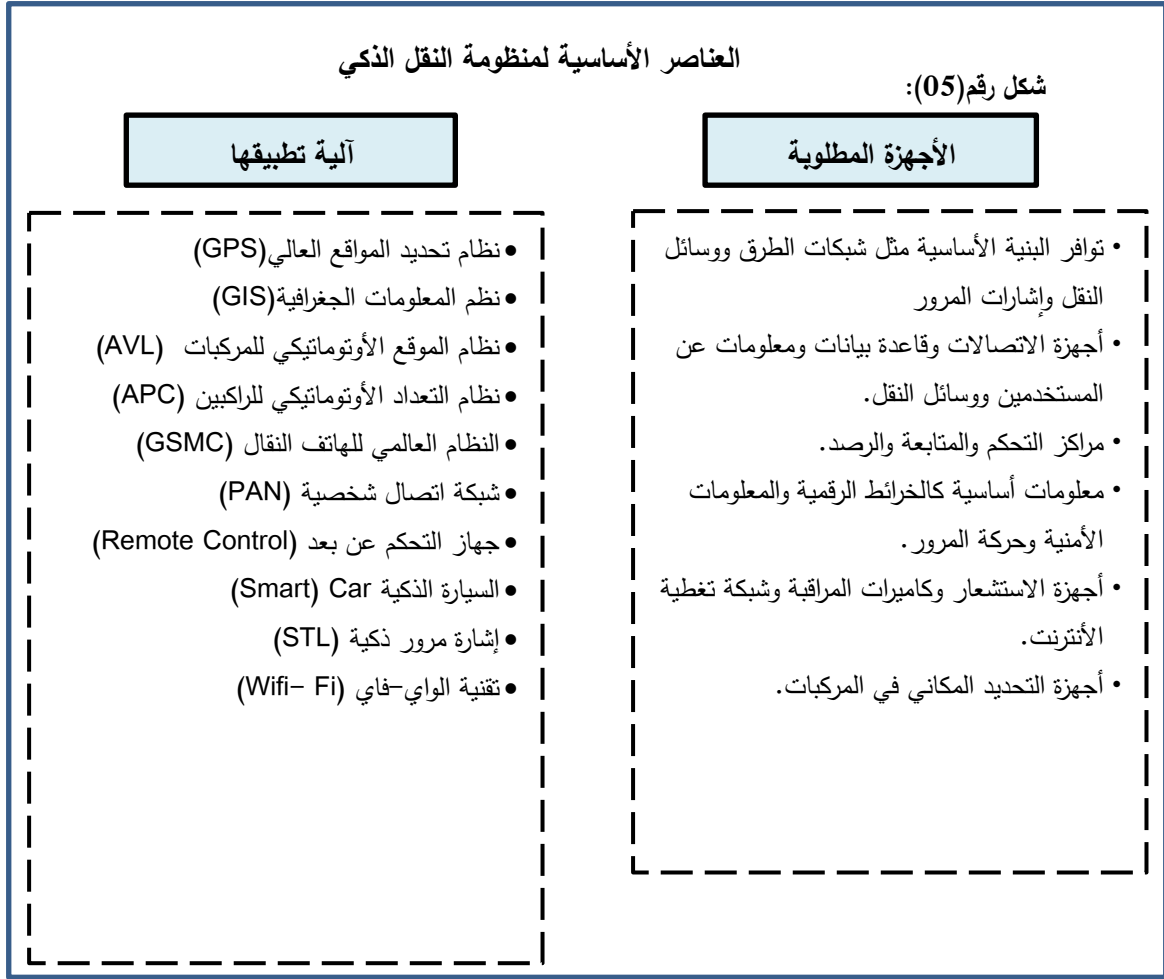


ثالثا: النقل الذكي ، المدينة والمجتمع

1- مميزات منظومة النقل في المدن الذكية:



2- العناصر الأساسية لمنظومة النقل الذكي: ويمكن تلخيصها في الشكل التالي:



3- الاستفادة المجتمعية من نظام النقل الذكي

استفادة اقتصادية

- تخفيض استهلاك الطاقة والوقود والحفاظ عليها.
- تحسين الطاقة الإنتاجية والاقتصادية للمجتمع.
- زيادة الفرص الاستثمارية لدى القطاع الخاص في مجال تقنية المعلومات.
- إعادة توظيف الاعتمادات المالية المخصصة للنقل في الاستثمار لإنشاء شبكة طرق ذكية.
- توفير الطاقة الاستيعابية بصورة أكبر وكفاءة أعلى دون الاعتماد الكلي على إنشاء مرافق نقل جديدة.

استفادة أمنية

- زيادة مستوى السلامة والأمن الشخصي.
- تحسين مستوى السلامة المرورية.
- تقليل عدد الحوادث وشدتها وتكلفتها وتقليل فرص سرقة المركبات.

استفادة بيئية

- الحد من الآثار البيئية وتقليل انبعاث العوادم.
- تقليل التلوث الضوضائي.

استفادة تشغيلية

- التنسيق والتكامل في إدارة وتشغيل وصيانة الشبكات واستثماراتها.
- زيادة الكفاءة التشغيلية لنظام النقل وزيادة سعته.
- زيادة نسبة الاشتغال للمركبات الخاصة، وزيادة استخدام النقل العام.
- رفع كفاءة مستوى إدارة شبكة الطرق باعتماد فعالية الطاقة الاستيعابية لشبكة الطرق.
- تحسين مستويات الحركة والراحة للمتقلين.
- تقليل زمن الرحلة وتكلفتها.

4-الجهات التي يمكن أن تساهم في تطبيق الإستراتيجية الدولية ممثلة في الحكومة

- دعم وتحقيق المبادرات التي تساهم في التحول إلى نظام النقل الذكي.
- القطاع الخاص.
- إطلاق وتطبيق مبادرات ومشاريع تساهم في دعم تطبيق هذا المفهوم.
- منظمات المجتمع المدني.
- الجمعيات الأهلية في مساعدة الأفراد على استخدام تطبيقات أنظمة النقل الذكي.
- شركات التكنولوجيا والاتصالات.
- حلول في مجالات متعددة تساهم في دعم تطبيق مفهوم المدن الذكية على مستوى العالم.
-

5-التحديات التي تواجه تطبيق نظام النقل الذكي داخل المدن التقليدية**3-1-التحديات العمرانية:**

تفتقد معظم المدن لمخططات عمرانية وحيز عمراني معتمد من السلطات المحلية يمكّن الشركات من تنفيذ مشاريع واحتياجات نظام النقل الذكي ضمن نطاق هذه المدن ذات الامتداد العمراني العشوائي.

3-2-التحديات الفنية:

فتح مجال المنافسة بين شركات التكنولوجيا والاتصالات الرائدة في تقديم حلول ذكية جديدة في مجال النقل الذكي.

3-3-التحديات التقنية(البنية الأساسية للنظام الذكي):

تحتاج هذه الأنظمة لقواعد بيانات ومعلومات تتعامل فيما بينها بالتبادل السريع مما يتطلب توفير انترنت سريع ومتوفر في كل مكان داخل المدينة وفي أي وقت.

3-4-التحديات المؤسسية:

يحتاج نظام النقل الذكي لتعاون عدد من الوزارات منها النقل-الاتصالات-الإسكان... وبالتالي لا توجد جهة موحدة مسؤولة عن رسم استراتيجية ز خطط مستقبلية قابلة للتنفيذ على المديين القصير والطويل.

3-5-التحديات التشريعية:

هناك قصور في التشريعات والضوابط القانونية للمعاملات الالكترونية، كما تعتبر التشريعات والقوانين الحالية لا تحفز على استخدام التقنيات الحديثة بالحماية الكافية للمستخدمين.

3-6-التحديات الاقتصادية:

تفتقر حكومات الدول النامية لرؤية اقتصادية متكاملة في تخصيص اعتمادات مالية كبيرة تغطي أو تساهم في التحول للنظام الذكي للنقل.

3-7التحديات التمويلية:

لتطبيق نظام النقل يحتاج لتكلفة عالية لتكوين المعدات التقنية اللازمة، مما يتطلب مشاركة عدة أطراف وخاصة القطاع الخاص وتشجيعه على الدخول في هذا القطاع الواعد.

3-8-التحديات الاجتماعية:

تغيير مفهوم المستخدمين ورفع كفاءة استخدامهم للهاتف النقال من خلال تطبيقات وتقنية تتعامل مع مختلف وسائل النقل لضمان كفاءتها وفعاليتها، وأيضا المناسبات الاجتماعية التي اعتاد عليها الناس في علاقاتهم.

3-9- التحديات البشرية (الكوادر الفنية):

للقيام بالمهام السابقة من بناء قاعدة أساسية و إدارة وتشغيل وصيانة للنظام الذكي للنقل يتطلب ذلك مهارات عالية من الكوادر الفنية قادرة و مهياًة للتعامل مع الشركات العالمية والرائدة في هذا المجال.

3-10- التحديات التحفيزية:

لا يوجد آلية فعالة وقوية لتحفيز وتشجيع القطاع الخاص المحلي والعالمى في عدد كبير من المدن والاستثمار في هذا القطاع ومن ثم الإدارة والتشغيل والصيانة بكفاءة عالية تضمن استدامة نظام النقل الذكي.

الخلاصة

- ✓ يسهم استخدام نظم النقل الذكية إسهاماً إيجابياً في حل المشكلات العمرانية، ومعالجتها للوصول إلى بيئة عمرانية متوازنة.
- ✓ تحديد الأولويات وفق جدول زمني لتلبية مختلف الاحتياجات الوظيفية لنظم النقل الذكية، والبدء بمبادرات مختارة بعناية قبل التوسع في تطبيق نظم النقل الذكية.
- ✓ تطبيقات النقل الذكي تسهم في حل جزء كبير من المشكلات المرورية دون الحاجة إلى إنشاء طرق جديدة أو توسيع الطرق القائمة من خلال الاستفادة المثلى من الطاقة الاستيعابية لهذه الطرق.
- ✓ استراتيجية وطنية للنقل الذكي، ضرورة وضع استراتيجية وطنية للنقل الذكي متكاملة للاستفادة من التقنيات في حل المشكلات العمرانية المتعلقة بالنقل.
- ✓ اعتماد خطط الطوارئ، في حالة فقدان التحكم أو الاتصال أو فقدان الطاقة، وضع خطة لا مركزية التشغيل والصيانة في حالات الطوارئ مقابل مركزية إدارة العمليات في التشغيل العادي.
- ✓ التطبيق بصورة تدريجية من خلال التركيز على تطبيق واحد أو أكثر بحسب أولوية التطبيق وقدرة المدينة على أن تزداد هذه التطبيقات بمرور الوقت.

توصيات واقتراحات

- ❖ توفير إرادة سياسية تدعم نظام النقل الذكي.
- ❖ توفير ميزانية ملاءمة لضمان استمرارية المشروع.
- ❖ إنشاء مراكز التحكم المروري تختص بمراقبة الحركة المرورية وتسييرها عن بعد.
- ❖ إنشاء قاعدة بيانات عامة تحوي معلومات على المركبات التي تسير على الطرق وكذا معلومات خاصة بالمالكين.

- ❖ اعداد برامج تحسيسية وتوعوية بأهمية هذا النظام وتحفيز مستعملي الطريق على استخدام حافلات النقل الجماعي بهدف تقليل ضغط السيارات الفردية على الطريق بالتالي سهولة تسيير الحركة.
- ❖ الاعتماد على نظام التنبيه والارشاد المعتمد على لوحات الرسائل المتغيرة وذلك لإعلام مستعملي الطريق بكافة مستجدات الحركة.
- ❖ استبدال السحب الفوري لرخصة السياقة بسحب رخصة السياقة بالتنقيط المعتمد على خصم نقاط ضد مرتكب المخالفة والتي بدورها تختلف عدد النقاط المخصومة حسب نوع المخالفة.
- ❖ الاعتماد على لوحات العرض المثبتة داخل السيارة للإعلام الفوري في حال وجود مستجدات في مساره.
- ❖ ضرورة وضع خطة استشرافية مستقبلية لمواكبة تطورات النقل.
- ❖ ضرورة التنسيق في اعداد مخطط النقل مع المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير حتتضمن التوازن بينهما.
- ❖ إعادة تهيئة الطرقات لاستقبال الحركة المرورية.
- ❖ إعادة تهيئة الأرصفة لتسهيل تنقل الراجلين.

المصادر والمراجع

- أريج محي عبد الوهاب. "دور نظام النقل الذكي في تقليل الازدحامات المرورية-منطقة باب المعظم في بغداد".مجلة الهندسة والتنمية المستدامة. Ar-10: (2018) 22.6
- مفيد إحسان شوك، احمد طالب حميد حداد،حسام جبار عباس. "مفهوم المدن الذكية حلا لمشكلة التدهور البيئي والحضري".مجلة جامعة بابل العدد:574، تاريخ الإصدار: 25 جوان 2017،ص 12.
- تحقيقات ميدانية خلال سنة 2015م (حوارات ، زيترة الادارات وتوزيع استمارات ،....)
- الدليل الاحصائي السنوي لمديرية النقل بولايات الجزائر عنابة +قسنطينة).

الساحات العامة في مدينة سوق اهراس بين التخطيط والاستعمال

فاطمة الزهراء بن بنور⁽¹⁾ ، سناني كريمة⁽²⁾

⁽¹⁾⁺⁽²⁾ معهد التسيير والتقنيات الحضرية ، جامعة أم البواقي - الجزائر

benbennourfatmazahra@gmail.com

الملخص:

إذا كانت المدينة تتأثر بالتطورات التاريخية في خصائصها العامة، فالساحة أيضا لم تسلم من ذلك كونها جاءت لتلبية متطلبات الأفراد، كما أن لها أدوارا متعددة حسب الموقع والشكل. أما الجانب الوظيفي للساحة العامة، فهي تعمل على جذب الأفراد وتلبية احتياجاتهم، وقد تختلف وظائفها من مكان لآخر حسب الحاجة وحسب الفئة العمرية، ومن هنا نجد أن الساحة العامة تمثل وحدة هامة بالنسبة للفرد في تخطيط المدن، ولم يكن انشاء ساحتي الاستقلال والشهداء في مدينة سوق اهراس اعتباطيا بل بعد تخطيط استعماري محكم ذي صلة بالجانب الوظيفي الخادم لاحتياجات المستعمر الاجتماعية والاقتصادية، ولم تختلف وظيفة الساحتين حتى بعد الاستقلال. وقد خلص البحث الى أن الممارسات المجالية تخضع الى موقع الساحة وخصوصياتها المورفولوجية، وهذا ما يستدعي اعادة النظر في بعض الأفكار والمقترحات دون الاخلال بالوزن التاريخي وبالنظام العام للمدينة كجملة من الوحدات العمرانية المحيطة.

الكلمات المفتاحية: الساحة العامة - مدينة سوق اهراس - ساحة الاستقلال - ساحة الشهداء - الممارسات المجالية - الاستعمال.

Summary :

If the city was affected by historial developments in its general characteristics, the square was also not spared because it came to meet the requirements of individuals, and it also has multiple roles depending on location and shape. As for the functional aspect of the public square, it works to attract individuals and meet their needs, and its functions may vary from one place to another according to need and according to the urban category. Hence, we find that the public square represents an important unit for the individual in city planning, and the establishment of the Independence and Martyrs Squares in Souq City was not Ahras was built arbitrarily, but rather after careful colonial planning related to the functional aspect serving the colonizer's social and economic needs, and the function of the two squares did not differ even after independence. The research concluded that spatial practices are subject to the location of the square and its morphological particularities, and this calls for reconsidering some ideas and proposals without disturbing the historical weight and the general system of the city as a group of surrounding urban units.

Keywords:

Public Square - Souk Ahras City - Independence Square - Martyrs' Square - Spatial Practices - Usage.

مقدمة

المدينة ليست مجرد كتل اسمنتية موزعة على رقعة جغرافية محددة، انما هي مفهوم ارتبط بالإنسان و بالحياة الإنسانية، ذلك أن المدينة في تشكيلها وانبعائها انما هي تعبير عن تحول في التفكير الإنساني و الرقي الاجتماعي بحثا عن استمرارية الحياة البشرية في ظل فضاء عمراني يحقق هدف العيش في وسط حضري متوازن في كل وحداته ، و بمعنى آخر المدينة بوحداتها العمرانية المختلفة انما هي نظام يعكس ممارسات الإنسان و تطلعه المتنامي الى ما هو أرقى و أجود، فمن المدينة كنظام شامل الى الساحات العامة كوحدة مجالية من المدينة و كركيزة أساسية في تصميمها و تشييدها، حتى أضحت أهم وسائل الحفاظ على التوازن داخل المدينة، ان لم نقل نقطة الارتكاز التي تشيد و تبنى على أساسها مختلف الوحدات العمرانية الأخرى .

ان اهتمام الإنسان بالساحات العامة يتزايد يوما بعد يوم، فالباحث في مسار التواجد الإنساني يلحظ دون شك هذا الاهتمام الذي تؤكد الآثار التي تركها في مختلف الحضارات القديمة كدلالة على مكانة الساحات العامة في الفكر الإنساني منذ القدم، و من أمثلة ذلك الأغوار اليونانية و ساحات عصر النهضة و ما تركته من تحف معمارية في أجمل صورها، أما في العصر الحديث فإن المجال لا يكفي كل هذه المآثر المنتشرة في مختلف أنحاء المعمورة و التي لم تتحصر في مجال جغرافي أو جنس انساني محدد، ففي العالم العربي نذكر ساحة جامع الفنا بمراكش المغربية و التي تعد فضاء سياحيا يجلب العديد من السياح من مختلف أنحاء العالم لما فيها من نشاطات تقليدية و ثقافية نادرة، أما في العالم الغربي فنجد الساحة الحمراء بروسيا و ما تحمله في طياتها من أحداثها تاريخية و ثقافية جعلتها قبلة للدارسين و للسياح من مختلف الاجناس البشرية، و في قارة آسيا تكتسي ساحة "تيانانمين" في بكين الصينية شهرة عالمية لما ترمز اليه من أحداث تاريخية هامة، هذا و ال يمكن في هذا المقام أن نذكر المئات من الساحات عبر العالم و هو ما يثبت أهمية الساحة العامة و دورها في احداث التوازن داخل المدينة، سواء من حيث هي مجال لمختلف الممارسات و النشاطات التي يلجأ إليها الإنسان أو من حيث هي رابط قوي بين مختلف وحدات المدينة، و الأهم من كل هذا هو أن الساحة العامة ملجأ يقصده الفرد أنه يحس بالانتماء الروحي و المجالي لها.

إشكالية الدراسة:

مدينة سوق أهراس بهذه التسمية تعني "سوق الأسود" و قد عرفت عند الرومان بمدينة "طاغست"، كما أن الكثير من الدراسات أثبتت مرور العديد من الحضارات و الثقافات عبر هذه المنطقة، و إن كانت هذه العوامل تدل على قدم و عراقة المنطقة فإنها أيضا دلائل على استراتيجية المكان و بعده الحضاري عند مختلف الثقافات التي مرت من هن ا إن الحديث عن سوق أهراس المدينة يجرنا حتما الى الحقبة الاستعمارية الفرنسية حيث نشأة نواة المدينة على يد

الفرنسيين و بتخطيط منهم، و لعل أبرز ما جاء في هذا التخطيط ساحتي الاستقلال و الشهداء، وهذا ما يدل على أهمية الساحة العامة و دورها في الربط بين مختلف وحدات المدينة، حيث نجد أن هتتين الساحتين أخذتا موقعا مركزيا و محوريا تدور حولهما مختلف النشاطات و الممارسات الاجتماعية مما جعل المدينة تنفرد بميزات و خصوصيات قل ما نجدها في مدن أخرى أما عند توجهننا المركز المدينة لمعرفة صورتها بين الماضي و الحاضر وجدنا أن مدينة سوق أهراس و غيرها من المدن قد تعرضت للعديد من التدخلات و التغييرات بفعل التزايد العمراني و تزايد عدد الوافدين من مختلف المناطق المجاورة، و عوامل اقتصادية و تجارية و اجتماعية ال يسع المقام لذكرها الآن، كل هذه العوامل و غيرها جعلت المركز يواجه العديد من التحديات للمحافظة على خصوصيته و مركزيته التي تضمن ديمومته دون أي تدخل عليه .

إن الحديث عن مركز المدينة هو حديث بالضرورة عن ساحة الاستقلال و ساحة الشهداء على اعتبارهما القلب النابض لكل الوحدات العمرانية الأخرى، ذلك أن الساحة العامة هي الوحدة الأساسية لنظام المدينة و هي المحرك الأساسي الذي تقوم على أساسه مختلف نشاطات الوحدات الأخرى، و كأننا أمام جسد واحد في كل متكامل متناغم، إذ أن المدينة بهذا المفهوم تجسد فكرة العضوية في بنائها المتكامل و المتعاقد، و إذا كان مركز المدينة مثال في هتتين الساحتين العامتين بموقعهما الاستراتيجي و بالنظر الى التحديات التي تواجهها من حركية و نشاط يزداد يوما بعد يوم فإن مركز المدينة هذا أضحى ال يستوعب كل هذه المستجدات و المتغيرات المحيطة و المتنامية مع مر الزمن إذ نجد أن الساحة

العامة في تخطيط المدن وجدت في ظروف معينة و بخطة واضحة الا أنه نتيجة للممارسات المختلفة عليها اكتسبت وظائف جديدة، هذا ما يقودنا لطرح التساؤل التالي:

- ما مدى امكانية المحافظة على ساحتي الاستقلال والشهداء وتفعيل دورهما في المدينة؟

الهدف من الدراسة:

- ✓ معرفة واقع الساحات العامة ودورها في مدينة سوق أهراس
- ✓ التعرف على مدى تفاعل المجتمع مع هذه الساحات وعلاقته بطبيعتها
- ✓ تفعيل دور الساحات محل الدراسة في خطة شاملة (المشروع الحضري) وتثمين دورها خاصة الاجتماعي للارتقاء بمركز المدينة.

اولا: الساحات العامة في الجزائر: مفاهيم عامة

1-الساحات العامة مجالات حيوية مهيكلية:

تعتبر الساحة العامة من أهم الفضاءات العامة في المدينة، حيث نجدها عرفت العديد من المفاهيم، فكل يراها من منظور اختصاصه، كما نجد أنها مرت بالعديد من الحضارات والثقافات تميزت فيها ساحة كل عصر عن نظيرتها،

ونجد أن الساحة تؤدي العديد من الوظائف نظرا لاحتلالها للعديد من المواقع وتنوع استخدام الافراد لها، كل حسب سلوكياته وكيفية ادراكه لها

1-1- مفهوم المجال العام

" المجال العام هو الجزء العام غير المبني والمخصص للاستعمالات العامة"¹⁶ اما حسب ما جاء عن Panerai Philip يشمل المجال العام مجموعة الطرق، الشوارع، الأزقة، الجادات، الأفنية، الساحات، المتنزهات، الارصفة، الجسور وكذلك الأنهار والقنوات والشواطئ، ويتم تنظيم هذه المجموعة في شكل شبكة لتنظيم و توزيع الحركة"¹⁷ أما في علم الاجتماع، "يمثل المجال العام حيزا من حياتنا الاجتماعية، يمكن من خلاله أن يتم تشكيل ما يقترب من الرأي العام، و جانب مهم من المجال العام يتشكل من خلال تفاعلات الافراد و حواراتهم مع بعضهم البعض، دون اعتبار للفروق التي قد تكون بينهم، و ينشأ المجال العام من خلال مجموعة من الافراد الذين يجتمعون معا كجمهور، ليتناولوا احتياجات المجتمع من الدولة"¹⁸

إذا فالمجال العام هو مجال له أبعاد فيزيائية وتمارس فيه نشاطات الافراد المختلفة، ومن بين المجالات العامة التي سنتطرق اليها وسيكون محور دراستنا نجد الساحة العامة.

1-2- مفهوم الساحة العامة:

"الساحة ذات الاصل اللاتيني -platea-، فهي مكان عام في مجال مفتوح، مكشوف، محاط بالبنائيات، و الساحات العامة تكشف طريقة الحياة الحضرية عبر التاريخ، بناؤها يكون اما متعاقبا أو ذو تركيبة مميزة"¹⁹.

↳ بناء على هذه الفكرة يمكن أن نستنتج أن الساحة عبارة عن مكان عام حر تحده بنايات مختلفة، ويحدد نمط عيش الافراد عبر الازمنة المختلفة.

1-1-2-أ- الساحة عند المعماريين: حسب Jakorljevic 1964: "هي ذلك المكان الذي تنتصب عليه المباني الهامة، التي تعمل على ابراز مختلف القيم الجمالية الفنية، و هي ذلك الفضاء الناتج عن تموضع المباني الهامة حول فراغ حر، و هي مكان مفتوح على الهواء الطلق أهميته تتغير حسب الثقافات و العصور و أشكال الحياة الاجتماعية"²⁰

↳ إذا الساحة هي نتيجة العالقة بين ما هو مبني وما هو فراغ، كما أنها مكان لممارسة الحياة الاجتماعية والتعايش بين الافراد.

¹⁶ Pierre merlin, Françoise Choay, dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, p320
¹⁷ لوافي عبد اللطيف، الساحات العامة في المدينة ما بين التصميم والاستعمال، حالة مدينة المسيلة، مذكرة ماجستير، معهد الهندسة المعمارية، جامعة بسكرة، 2003 ص 1

¹⁸ خالد كاظم أبو دوح، مفهوم المجال العام، الابعاد النظرية والتطبيقية، جامعة سوهاج، مصر، العدد الخامس عشر، 2011 ص 143
¹⁹ Robert Max Antonio, dossier documentaire sur la place public, concours international, art urbain, Fr, 2007, p02
²⁰ لوافي عبد اللطيف، الساحات العامة في المدينة ما بين التصميم والاستعمال، حالة مدينة المسيلة، مذكرة ماجستير، معهد الهندسة المعمارية، جامعة بسكرة، 2003 ص 1

1-1-2-ب- الساحات عند علماء الاجتماع "أشار Lerdut إلى أن الساحة نقطة استقطاب ومركز المدينة الذي تجتمع فيه المباني الهامة والذي يؤدي وظائف جماعية عامة، كما أنها فضاء يحمل لدى السكان الدالة عن المكان الذي انطلقا منه تجرى كل تطورات المجتمع الواسعة والمختلفة كما يسمح أيضا بالتعبير عن الاختلافات الاجتماعية"²¹

↳ أي أن مفهوم الساحة يتعدى مفهوم الفراغ أو المجال الى مكان لممارسة الحياة الاجتماعية بين الافراد أين تقام مختلف الأنشطة التي تؤدي وظيفة الحياة الاجتماعية.

هناك إجماع بين المعماريين وعلماء الاجتماع، فالساحة العامة عبارة عن فضاء عام مفتوح، ذات ملكية عامة، لا تكون معزولة عن بقية مكونات النسيج الحضري وإنما تتوسط مختلف الشوارع والبنائيات الهامة، كما تتوفر على كل المؤهلات التي تجعلها جاذبة لكل فئات المجتمع، أين يمكنهم ممارسة الحياة الاجتماعية، إذا فالساحة فضاء للممارسة الحياة الاجتماعية.

1-3-1- استعمالات الساحات في المدينة:

تواجد الافراد بالساحات تجعلها محل العديد من الاستعمالات في العديد من المجالات التي تخدم الفرد سواء بمفرده، سواء مع الجماعة، وقد تخدمه بطريقة مباشرة أو غير مباشرة.

1-3-1- مفهوم الاستعمال:

"تستخدم كلمة استعمال في الإشارة الى الممارسات الاجتماعية *pratiques les sociales* التي يقوم بها مختلف الافراد والجماعات الاجتماعية في المجالات العامة الحضرية، وهي متنوعة و مختلفة من مجال آخر و من فترة زمنية أخرى و لكن أيضا تختلف باختلاف الجماعات الاجتماعية"²²

تستمد المدينة خصائصها ومميزاتها الفيزيائية من مختلف التطورات التاريخية التي مرت بها، والساحة العامة كأحد عناصر المدينة لم تسلم من هذه التغيرات التي هي ناتجة عن اختلاف أفكار وثقافات الشعوب أيضا، ومن أهم أسباب نشأة الساحات منذ العصور السابقة نجد أنها جاءت لتلبية الاحتياجات المختلفة للأفراد، وعلى اختلاف الاحتياج تختلف الادوار التي تقوم بها الساحات وذلك حسب الموقع الذي تتخذ من جهة والشكل الذي صممت عليه من جهة أخرى.

إذا فالاستعمال الجماعي للساحة العامة متعدد ويخضع للزمن والمكان والفئة الاجتماعية.

²¹ Raymond Lerdut, sociologie urbaine, Paris, PUF, p151

²² ادريس نوري، استعمال المجال العام في المدينة الجزائرية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية العلوم الإنسانية و الاجتماعية، جامعة محمد منتوري، قسنطينة، 2007 ص 1

1-3-2-الساحات العامة في الجزائر:

نظرا لأهمية الساحة العامة في هيكله النسيج الحضري سواء من حيث الوظيفة التي صممت أجلها أو الاستعمال المتعارف عليه، لكن تخطيط الساحات العامة في المدينة وتصميمها وتسييرها وصيانتها كلها منظمة في جملة من القوانين التي تتعلق بالتهيئة والتعمير والمدينة، من بين التشريعات الخاصة بالساحات في الجزائر نذكر انه قد تم الإشارة في العديد من القوانين والمراسيم الى الساحات العامة في المدينة، لكن كل نص تناولها من زاوية، سنحاول الإشارة الى أهمها كالتالي:

- ورد في المادة 31 من القانون -90-29 الذي يتعلق بالتهيئة و التعمير²³ ، و التي تتضمن الاهداف التي يحددها مخطط شغل الاراضي، و من بين هذه الاهداف :
تنظيم حقوق البناء واستعمال الأراضي. يحدد المساحات العمومية والمساحات الخضراء والمواقع المخصصة للمنشآت العمومية والمنشآت ذات المصلحة العامة الا أن محتوى المادة لم يرد فيه الساحات العامة بالتحديد.
- كما أشارت المادة 09 من القانون 06-06 المتعلق بتوجيه المدينة²⁴ الى ضرورة المحافظة على الساحات العامة وترقيتها باعتبارها أحد انواع المساحات العمومية في المدينة لكن لم يتطرق محتوى المادة الى طرق المحافظة على هذه المساحات العامة بما فيها الساحات العامة.
- أما المادة 75 من القانون 08-90 المتعلق بالبلدية²⁵ فقد ركزت على ضرورة الحفاظ على النظام العام في الاماكن العامة بما فيها الساحة العامة التي تعتبر من أهم مجالات تجمع الاشخاص في المدينة، كما جاء في محتوى المادة المعاقبة على كل مساس بالراحة العامة التي تضمنها الساحة العامة كواحدة من المجالات العامة في المدينة، وركزت هذه المادة على السهر على نظافة وصيانة الاماكن العامة بما فيها الساحة التي تعتبر صورة المدينة، وتضمن هذا القانون أن رئيس المجلس الشعبي البلدي هو من يتولى هذه المهمة.
- كما ورد في المادة 65 من القانون 03-10²⁶ تصنيف المساحات الترفيهية والمساحات ذات المنفعة الجماعية وهذا ما ينطبق على الساحة العامة في تحسين الاطار المعيشي .
- أما المادة 20 من المرسوم التنفيذي 91-176²⁷ التي تحدد ما يجب ان تتضمنه رخصة التجزئة وجاء فيها المساحات الخضراء وميادين الترفيه، والساحة العامة تعتبر من بين المجالات التي تؤدي وظيفة الترفيه.

²³المادة 31 من القانون 90-29 المؤرخ في 01 ديسمبر 1990 والمتعلق بالتهيئة والتعمير

²⁴المادة 09 من القانون 06-06 المؤرخ في 20 أبريل 2006 المتعلق بتوجيه المدينة.

²⁵المادة 75 من القانون 08-90 المؤرخ 07 أبريل 1990 المتعلق بالبلدية.

²⁶المادة 65 من القانون 03-10 المؤرخ في 19 جويلية 2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

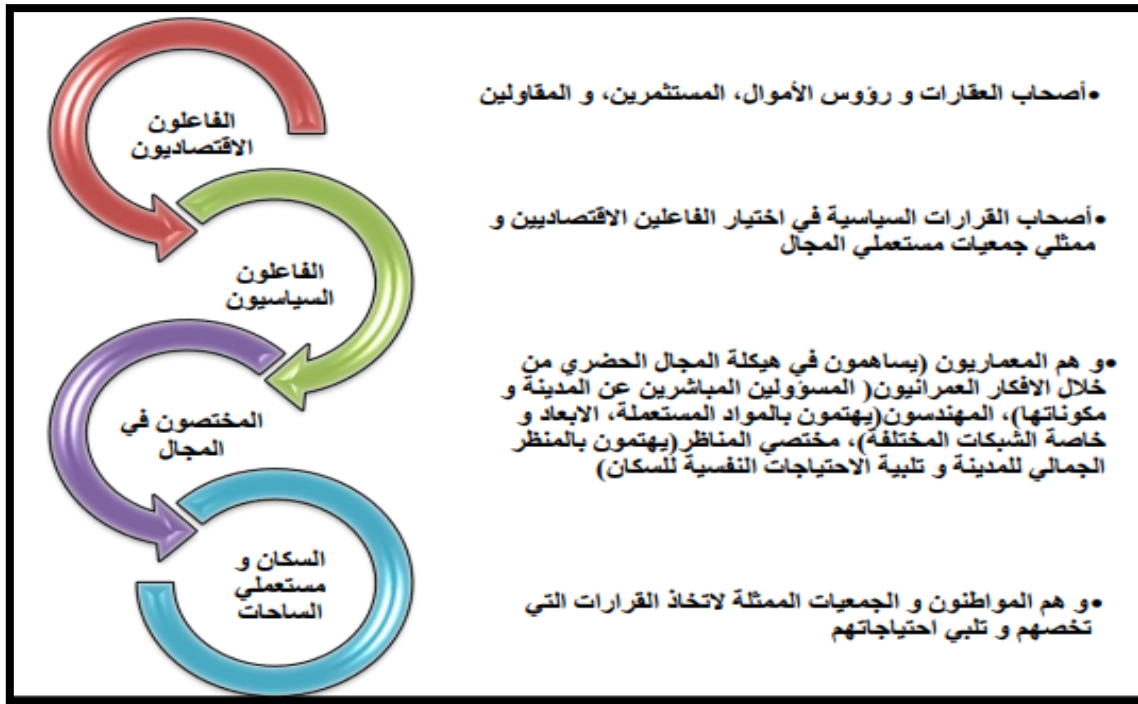
²⁷المادة 20 من المرسوم التنفيذي رقم 91-176 المؤرخ في 28 ماي 1991 الذي يحدد كيفية تحضير شهادة التعمير ورخصة التجزئة وشهادة التقسيم ورخصة البناء وشهادة المطابقة ورخصة الهدم.

من خلال النصوص القانونية التي تم التطرق إليها نستنتج أن الساحات العامة تدخل ضمن العناصر الواجب أخذها بعين الاعتبار عند تجزئة المجال الحضري باعتبارها جزء من الملكية العمومية ذات المنفعة العامة التي تدخل ضمن صلاحيات رئيس المجلس الشعبي البلدي التي يجب أن يحافظ عليها و يحرص على السير الحسن لها لتحسين الاطار المعيشي و التحكم في توسع المدن على حساب هذه المساحات العامة التي تدخل ضمنها الساحة العامة على وجه الخصوص ، الا أنه لم يرد ضمن محتوى كل هذه المواد السابقة الذكر الساحات العامة بصفة خاصة، و ال حتى طرق المحافظة عليها ضمن المساحات العامة الأخرى.

2-الفاعلون في تخطيط وتسيير الساحات العامة في الجزائر:

ان الساحات العمومية تستدعي لتخطيطها، تصميمها، تسييرها، وحتى تشييدها واستغلالها وصيانتها عدة متدخلين، كل حسب مجال تخصصه من أجل الحصول في الأخير على ساحة عامة تلبي رغبة كل المتدخلين وتؤدي الوظيفة التي جاءت أجلها بطريقة صحيحة وترضي الجميع، لذلك تعدد المتدخلون حتى تتكامل الوظائف فيما بينها ونميز 4 فئات من الفاعلين:

شكل رقم01: الفاعلون في تخطيط وتسيير الساحات العامة في الجزائر

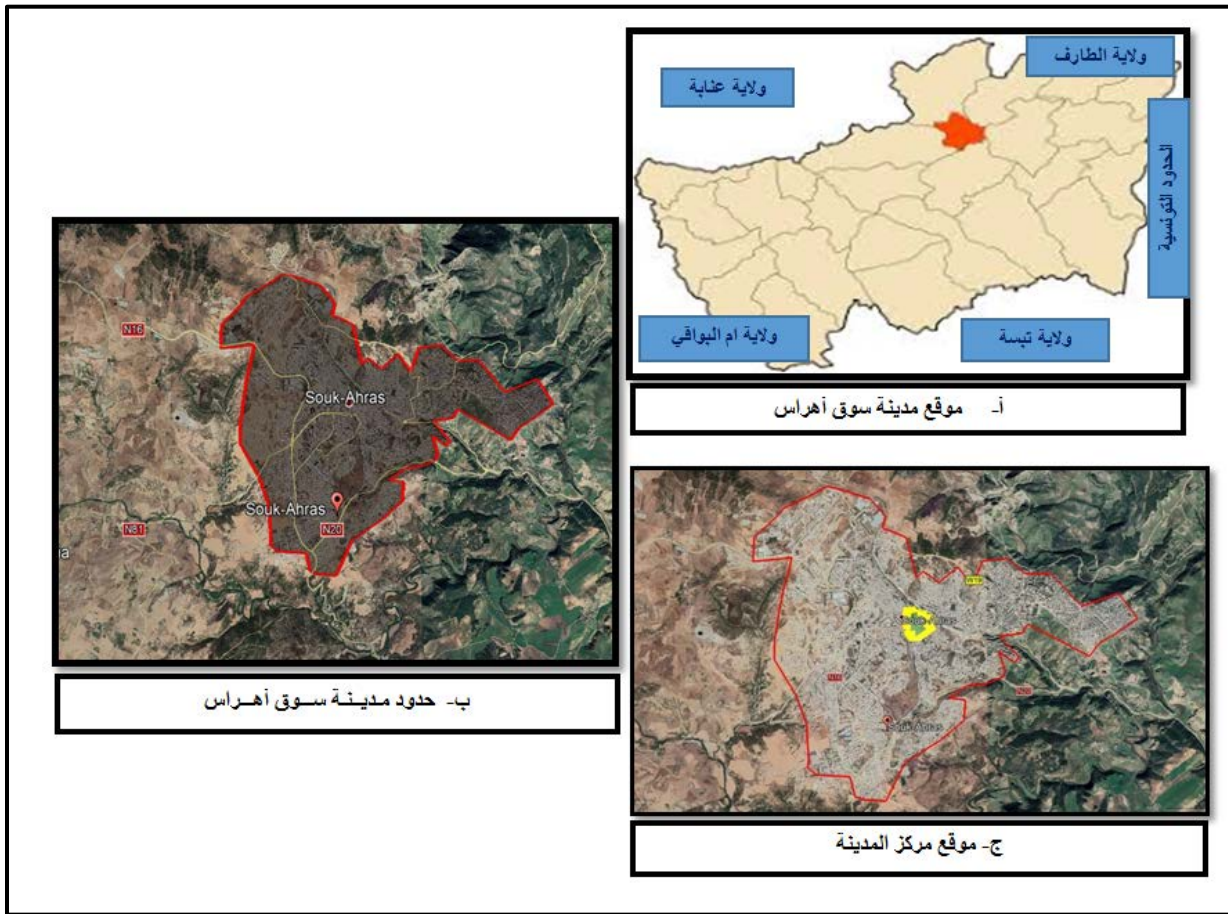


المصدر: Samali Mohamed, les espaces publics entant que lieu de manifestation des faits urbains, cas de la ville nouvelle Ali Mendjli, mémoire de magister, université Mentouri, Constantine, Département d'architecture et d'urbanisme, 2007, p 74 +

ثانيا : الساحات العامة في مدينة سوق أهراس

1-الموقع العام لمدينة سوق أهراس:

تقع مدينة سوق أهراس في الاقليم الشمالي الشرقي ، و هي منطقة حدودية بالدرجة الأولى، هذا ما جعلها تكتسب ميزة الربط و الموصولية ، كما تعتبر مدينة سوق أهراس عقدة مركزية لمجموعة هامة من الشرايين التي تربطها بالمدن المحيطة بها من جهة و بالحدود التونسية من جهة أخرى ، و أهم هذه الشرايين نذكر الطريق الوطني رقم 16 الذي يربط مدينة سوق أهراس بمدينة عين سينور شمالا وصولا الى ولاية عنابة و مدينة مداوروش جنوبا وصولا الى ولاية تبسة ، الطريق الوطني رقم 81 الذي يربط مدينة سوق أهراس ببلدية سدراثة غربا و بلدية المراهنة وصولا الى الحدود التونسية شرقا، الطريق الوطني رقم 20 الذي يربط مدينة سوق أهراس بمدينة أولاد ادريس وصولا الى الحدود التونسية.(شكل رقم 02 أ-ب-ج)



2-مداخل مركز المدينة :

تمتع مركز المدينة بالعديد من المداخل الميكانيكية الموزعة على حدود المجال، والتي تضمن سيولة الحركة الداخلية وحتى الخارجية، كما تسمح أيضا بالنقل والتنقل وامكانية الوصول مضمونة،(انظر الشكل 05) وهي أربعة مداخل رئيسية كما صنفتها مديرية النقل لولاية سوق أهراس:

- المدخل الأول: يسمى بحي مشرق الشمس والذي يربط مركز المدينة بجامعة محمد الشريف مساعديه مباشرة
- المدخل الثاني: يربط مركز المدينة بأهم الاحياء، حي الحدائق (نظرا لوجود أنواع مختلفة من الاشجار والنباتات على طول شوارع هذا الحي) وحي المدارس (نظرا لوجود 3 ابتدائيات ومتوسطتان بحدود هذا الحي) شارع باجي مختار.
- المدخل الثالث: يربط مركز المدينة بمعهد اللغات والعلوم الإنسانية مرورا بحي زيغود يوسف.
- المدخل الرابع: يربط مركز المدينة بسوق الخضر والفواكه وحي faubourg le وصولا الى حي 1700 سكن.



شكل رقم 05: مداخل مركز المدينة

3-الموقع العام للساحات في مركز المدينة:

تحتل الساحات في المدينة موقعا استراتيجيا(انظر شكل رقم07) اذ تتواجد أهمها في المركز جنوبا :

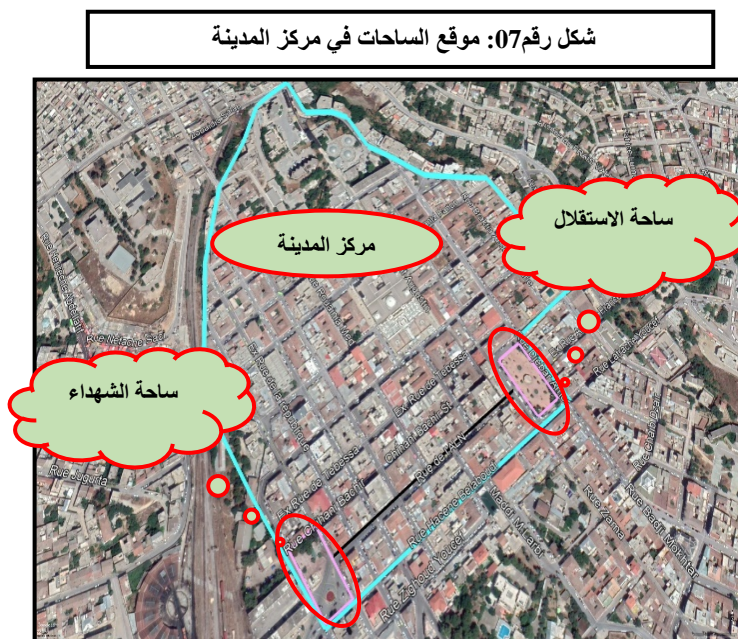
- ساحة الاستقلال في الجنوب الشرقي لمركز المدينة
- ساحة الشهداء في الجنوب الغربي لمركز المدينة

ويربط بينهما محور ميكانيكي يتمثل في طريق جيش التحرير الوطني ALN وهو طريق مزدوج، الحركة فيه كثيفة، يتراوح عرضه بين 8 الى 8.5 متر، وتبلغ المسافة بينهما 256.46 م²⁸

²⁸تقرير المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية سوق أهراس.

4- أهمية موقع الساحات في مركز المدينة:

تحتل الساحات في مدينة سوق أهراس موقعا مركزيا وتلعب دور الوحدات المهيكلية في نظام المركز، وبما أنها الوحيدة في المدينة فهي القلب النابض لها، كما تعتبر الساحتين كمحرك رئيسي اذ تقوم بجمع وتوزيع الحركة في المركز وبذلك في المدينة ككل.

**4-1-1-4 ساحة الاستقلال:**

تعتبر هذه الساحة عن تاريخ وعراقة المدينة فهي الساحة الرمزية المركزية التي نشأت مدينة سوق أهراس انطلاقا منها، فنجد أن تاريخ هذه الساحة يعود الى الحقبة النوميديية اين كانت عبارة عن سوق لبيع الحيوانات المختلفة و من أبرزها الاسود، بقيت الساحة تستعمل كساحة سوق الحيوانات التي تقصد من طرف القبائل البعيدة و القريبة كل يوم أحد الى غاية استقرار الاستعمار الفرنسي بالمدينة بالتحديد في الساحة و ضواحيها سنة 1843، و من ذلك الحين أصبحت الساحة تمثل النواة الرئيسية للمدينة و عقدة التقاء أهم المحاور المهيكلية للمدينة ، و بالرغم من السنوات و الظروف التي مرت بها المدينة بقيت الساحة تقوم بنفس الدور و تحتل نفس المكانة في المدينة، نظرا للعوامل و الظروف المختلفة التي عاشتها المدينة تأثرت الساحة و تدهور الاطار الخارجي لها لذلك قامت السلطات المختصة بعملية اعادة تأهيل سنة 2016 هذا ما أكسبها استرجاع قوتها في اداء الوظيفة المحددة لها²⁹

²⁹ تقرير المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية سوق أهراس.

الموقع المركزي لساحة الاستقلال وتوسطها لمباني ذات ثقل في المدينة أكسبها أهمية كبيرة، وجعل منها مكان للالتقاء أو العبور أو عقدة لأهم المحاور الرئيسية لمركز المدينة، كل هذه العوامل قد ساهمت بالتالي في تحديد نوع الاستعمال العام للساحة.

ترتبط ساحة الاستقلال بتاريخ المدينة وثقافتها سواء الموروثة أو المحلية، كما تعتبر نقطة ثقل المركز نظرا لموقعها الهام سواء بالنسبة للشوارع أو المباني المحيطة وخاصة التجهيزات والخدمات اذ نجدها تجمع بين وظائف مختلفة؛ فهي :

- مجال للمبادلات التجارية: فمنذ نشأة المدينة وساحة الاستقلال تؤدي الوظيفة التجارية بالدرجة الأولى، اذ كانت عبارة عن سوق لبيع الحيوانات كما سبق وأن ذكرنا، لكن مع مرور الزمن تغيرت نوع التجارة المتبادلة على مستواها فأصبحت تتناسب مع احتياجات الفرد في المدينة، وتؤدي الساحة هذه الوظيفة نظرا لتوسطها أهم المحلات التجارية وكذا بعض الأكشاك الموجودة بداخلها.

- مجال للتنقل: نظرا لتوسط الساحة أهم الشوارع والمباني والأهم من أجل الراحة والتخلص من ضغوطات العمل اليومية.

4-2- ساحة الشهداء

ساحة الشهداء التي تحمل تاريخ وعراقة المدينة، وتعود نشأتها الى الفترة 1871 الى 1945م مع نشأة شارع HUGO VICTOR المسمى ALN حاليا، والتي كانت عبارة عن مجال يقضي فيه المعمر الفرنسي العطل الأسبوعية، وكانت تقام عليها آنذاك أهم الاحتفالات والاستعراضات، اذ نجد أن المستعمر خصصها للترفيه والراحة، اضافة الى استعمالها كعرض أجود أنواع الخمور مرة أو مرتان في الأسبوع.

ان الموقع الهام الذي تحتله ساحة الشهداء بتوسطها لمدخلين مهمين في المدينة، والعديد من المباني الهامة المحيطة وكذا الشوارع التي تكسبها ميزة وثقال وسط المركز خاصة والمدينة عموما، هذه الخصائص تؤهل الساحة أداء العديد من الوظائف وتجعلها مجالا للممارسات الاجتماعية الخاصة. إضافة الى الموقع الاستراتيجي للساحة وأهم ما يحيط بها من شوارع ومبان وكذا التاريخ العريق الذي تحمله الساحة بداخلها، فهي قادرة على أداء العديد من الوظائف التي تلبي احتياجات الفرد، ونذكر أهمها كالتالي:

- النقل والتنقل: باعتبار الموقع الذي تحتله ساحة الشهداء، أي أنها ملتقى العديد من الشوارع الهامة التي تربطها بوحدة مركز المدينة الأخرى وكذا بالمدينة، كما أنها عقدة ألهم مدخلين في مركز المدينة، وتوسطها للعديد من المباني الهامة مثل بنك الجزائر، ونظرا للشكل الذي اتخذته الساحة مؤخرا ووجود ملتقى الطرق الجامع والمفرغ للحركة فهي بذلك مؤهلة ألن تؤدي وظيفة تنقل المركبات الميكانيكية والراجلين كذلك، وكذلك تعتبر منطقة عبور جد هامة بمركز المدينة.

-**الراحة والترفيه**: بما أن الساحة تحتل مساحة ضعيفة جدا بالمقارنة مع المساحة المبنية، وتوسطها المدينة والمركز وكذا المباني الهامة والشوارع التي أكسبتها وزنا وجعلت منها متنفسا ثانيا بعد ساحة الاستقلال، اذ نجدها مجال للالتقاء والحوارات المختلفة وكذا مجال للابتعاد عن يوم كامل أو أسبوع من العمل

-**المبادلات التجارية**: ان توسط ساحة الشهداء أهم المحلات التجارية، يجعل منها مجالا هاما لممارسة التجارة والمبادلات الأخرى المتعلقة بها بما يرضي السكان ويلبي احتياجاتهم المختلفة

ان علاقة الساحتين ببعضهما تبدأ من عملية التخطيط الأولى من طرف الاستعمار الفرنسي ، فمن الجانب المورفولوجي يربط الساحتين شارع ALN و هو أهم شارع في مركز المدينة، أما من الجانب الوظيفي فكانت الساحتين تكملان بعضهما لانهما لا تحملان نفس الوظيفة فكانت ساحة الاستقلال تابعة للثكنة العسكرية و سوقا أسبوعيا للحيوانات و ساحة الشهداء فكانت تستعمل لإقامة الحفلات و الاستعراضات المختلفة و كذا عرض أجود أنواع الخمور، أما الممارسات الحالية للساحتين فتقريبا فكلاهما تحملان الممارسات التجارية، النقل و التنقل و الراحة و الترفيه أي ليس هناك ما يميز ساحة عن أخرى.

5- إيجابيات وسلبيات الساحتين:

من خلال ما سبق نصل الى أن الساحتين تتميز بوجود إيجابيات لابد من تثمينها كما لديها بعض السلبيات التي تحتاج الى معالجتها، ونذكر من بين هاته الإيجابيات والسلبيات ما يلي:

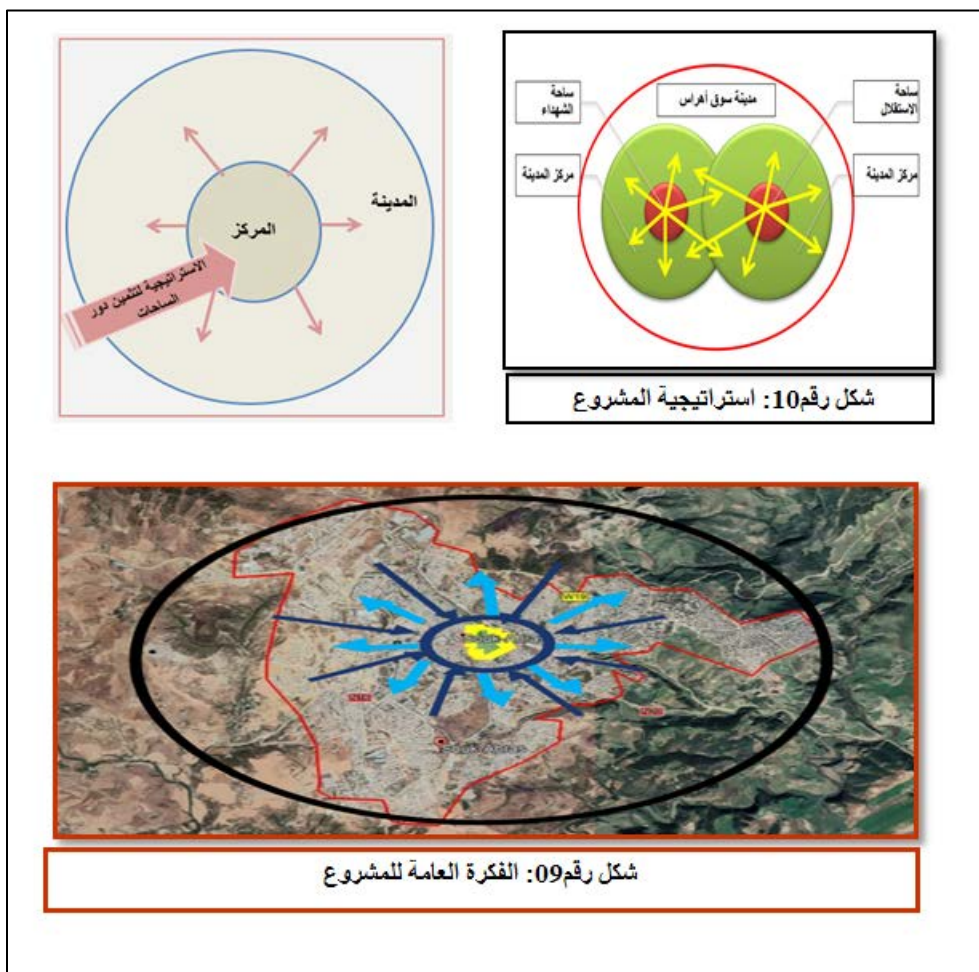


ثالثا المشروع المقترح : تثمين الساحات: " بادرة لإحياء المركز و احياء المدينة

"المشروع هو عبارة عن استراتيجية متبعة على مركز المدينة وخاصة على الساحتين المهيكلتين، من خلال استرجاع الوظيفة الرئيسية بما يرضي الاحتياجات الحالية ويحافظ على الهوية القيمة التاريخية والرمزية والمركزية للساحات وبالتالي فهو مشروع للمركز من أجل المدينة.

1-الاستراتيجية بين الفكرة والتصميم: المشروع ينقسم أساسا الى قسمين:

- الفكرة الأولى: تتعلق بساحتي الاستقلال والشهداء على التوالي كموجه لإعادة هيكلة مركز المدينة
 - المرحلة الثانية: بما أنه لكل نواة محيطها بالتالي فإن لكل ساحة محيطها، ولضمان التكامل والاستمرارية في النسيج يستلزم تكامل المحيطين وبالتالي النواتين أي الساحتين.
- ان الهدف الرئيسي من هذا المشروع هو تثمين الساحات وتجاوز استعمالها كمناطق عبور الى مجالات قابلة للعيش والحياة الاجتماعية وبالتالي العمل على خلق جاذبية المركز الذي سيؤثر حتما على المدينة لأنه هو القلب النابض لها.



2-الفاعلون المقترحون في المشروع :

بما أننا سنتبع استراتيجية المشروع الحضري في بناء أفكار المشروع والخطة العامة له سنستمد الفاعلون الرئيسيون من فاعلي المشروع الحضري وهم 4 فاعلين أساسيين، كما هو موضح في المخطط التالي:

**3-تحديات المشروع :**

من أجل فعالية المشروع ونجاحه سنعتمد أساسا على تحديات المشروع الحضري، كما هي ممثلة في المخطط التالي :

لا نستطيع الالمام بكل هذه التحديات وانما سنركز على أربعة منها، وهي:

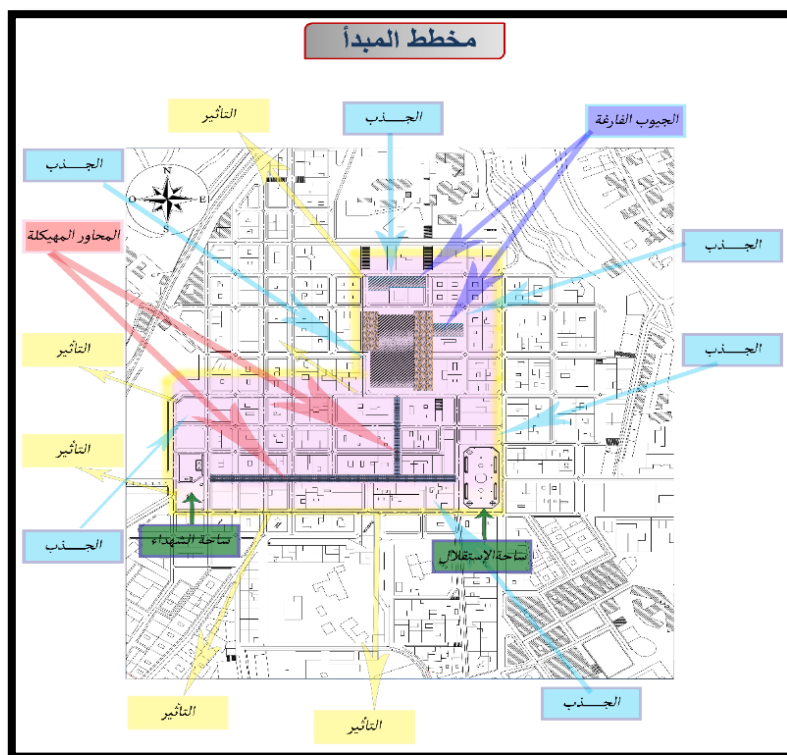
-**التحدي الاجتماعي:** يتجسد من خلال الدمج بين جميع فئات المجتمع و تحسيس الفرد بالانتماء للمجال.

-**التحدي الثقافي:** يتجسد من خلال ترسيخ تاريخ ورمزية الساحة

-**التحدي العمراني:** يتجسد من خلال تحسين صورة الساحتين من أجل تفعيل جاذبيتهما

-**التحدي البيئي:** يتجسد من خلال خلق جو منعش ولطيف من خلال غطاء نباتي ملائم و اللجوء للطاقت البديلة و دمج وسائل النقل الخضراء مثل الدراجة الهوائية .

بإسقاط هذه التحديات على حالة الدراسة ساحة الاستقلال فإننا واجهنا ما يلي :



3-1- التحدي الاجتماعي:

يرتبط الانسان بالساحة من خلال الحواس، لهذا ينبغي على الساحات أن تدرك أهمية المحفزات الحسية المتمثلة في حواس الانسان كحاسة الشم مثال ، فنقتراح محلات تجارية لطهي و بيع الاكلات التقليدية الخاصة بمدينة سوق أهراس ، هذه المحلات يمكن أن تكون بجوار الساحة و يمكن أن تدخل ضمن الممارسات الاجتماعية الحرة داخل الساحة، و يمكن تطبيق هذا النوع من الاقتراح في ساحة الاستقلال دون ساحة الشهداء نظرا لخصوصية كل ساحة، أما المحفزات الجمالية فتتمثل في العناصر المكونة للساحتين إما الثابتة مثل المعالم الرمزية و هي معلم الأسد بساحة الاستقلال الذي يجب علينا حمايته و تثمينه لأنه رمز المدينة، و المعلم الموجود بساحة الشهداء ، أما المتنقلة فتتمثل في عناصر التأثيث الحضري من كراسي و انازة عمومية ...

وذلك لتوفير الجو المناسب للالتقاء، أو الجلوس أو من أجل الممارسات المجالية الخاصة بكل ساحة، بهدف توطيد العالقة بين سكان المدينة لذلك يجب أن تكون الساحتين فريدتين من نوعهما في التصميم و المتعة من حيث الاحساس و الجمال و كذلك تأخذ بعين الاعتبار و جود أماكن في الساحة تخصص للتعبير عن الرأي من أجل المساهمة في الإنجازات التي تخص السكان و بالتالي فهي تحسسه بروح الانتماء للساحة كما يجب مراعاة الاشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة من خلال توفير ممرات خاصة لضمان الموصولية لديهم، وتوفير مجالات داخل الساحات تمكنهم من فرض أنفسهم ، الخروج من قوقعة العزلة من خلال الساحة باعتبارها "فضاء للجميع".

3-2-التحدي الثقافي:

وذلك بالعمل على استرجاع القيم الثقافية المتمثلة في النشاطات الثقافية التي ستقام على الساحتين باعتبار أن كالمهما ترتبطان ارتباطا وثيقا بالثقافة والتاريخ الخاص بالمدينة كما سنعمل على اعادة استغلالها وترسيخ القيم التاريخية والرمزية من أجل الأجيال القادمة، لضمان استمرارية القيم، اذ سنقوم بحماية وثمين المعلم الذي يحمل أسدا بساحة الاستقلال، والمعلم الموجود بساحة الشهداء الذي يحمل أصالة الساحة ويبين مدى ارتباطها بتاريخ المدينة وتعبيرها عنه.

3-3-التحدي العمراني

تتبنى الساحة التخطيط المتكامل لتلبية الاحتياجات المختلفة الحالية منها و المستقبلية أيضا، اذ نجد أن كل من ساحة الاستقلال و ساحة الشهداء تحملان أشكال هندسية تراعي الخطة الشطرنجية ، إضافة الى الموقع المركزي لكليهما ، كما نجد أن الممارسات المجالية في الساحتين تقريبا نفسها فلا تتميز احدهما عن الأخرى لذلك يتوجب علينا الوقوف عند هذه النقطة من أجل تحقيق التكامل بين شكل الساحتين و خلق عالقة وظيفية متكاملة بين الساحتين - كخلق مجالات أو معارض تجارية مصغرة محلية ستعرض فيها الا المنتوجات المحلية للمنطقة و ذلك من أجل خلق التفاعل بين السكان من جهة و تطوير المنتج المحلي من جهة أخرى و الوصول حتى الى سياسة التمويل الذاتي خاصة في عملية التسيير و الصيانة بساحة الاستقلال لجعلها أكثر حيوية -أما في ساحة الشهداء فال نستطيع خلق وظيفة مماثلة للأولى و ذلك بسبب موقعها أولا، و لتحقيق التميز و التفرد عن ساحة الاستقلال ثانيا، و من أجل التكامل الوظيفي بينهما ثالثا، فمثال يمكننا خلق شاشات عمالقة للعرض و كذا مجالات تسمح بالتشاور و الحوار بين السكان و الجمعيات المدنية و العديد من الوظائف الأخرى التي من شأنها تحقيق التكامل مع ساحة الاستقلال -و نظرا لقرب الساحتين من مسجد الامان الذي يحمل ثقلا كبيرا في المدينة سنحاول أن ندمجه في تحقيق التكامل و الوظيفية و حتى لا يكون هناك انقطاع في الاستراتيجية المطبقة و لتوسيع دائرة تأثير المشروع كهدف رئيسي فإذا ما طبقنا هذه الأفكار في استراتيجية محكمة سنصل في الاخير الى الارتقاء بصورة الساحتين في مدينة سوق أهراس.

3-4-التحدي البيئي

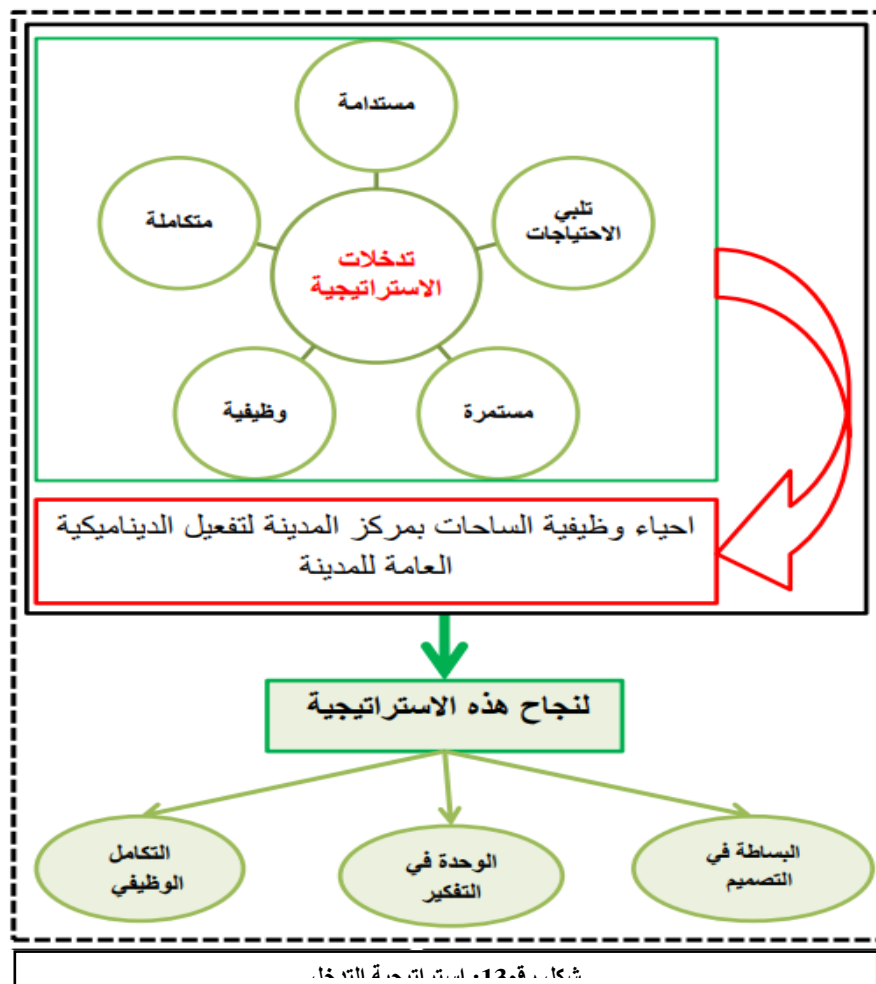
يجب تصميم الساحتين على النحو الذي يجعلهما قادرتان على الصمود والاستمرار، اذ يجب أن تتمتع الساحة بالتجدد وانخفاض نسبة الكربون وزيادة اعتمادها على مصادر الطاقة المتجددة سنركز على الطاقة الشمسية بالدرجة الأولى التي ستستعمل في تشغيل الانارة العمومية بشكل خاص وسنطبقها على مستوى مجال الدراسة ككل واعتباره نموذجا يمكن أن تعتمد المدينة في المستقبل، من جهة أخرى سنعمل على تشجيع التنقل بواسطة الدراجات الهوائية باعتبارها وسيلة نقل صديقة للبيئة من أجل التقليل من البصمة البيئية على المجال.

4-مبادئ التدخل:

من خلال ما سبق إضافة الى جملة التحديات المعتمدة في المشروع، سنقوم بتحديد مبادئ التدخل كما يلي:

-**التكامل الوظيفي**: على الساحتين أن تكون متكاملتين مع المركز ومكملة له، كما يجب خلق التكامل مع شبكة الطرق المحيطة بكل ساحة والمهيكله للمجال، ومن جهة أخرى يجب تحقيق التكامل الوظيفي بين ساحة الاستقلال وساحة الشهداء وذلك بالاعتماد على الاستراتيجية السابقة.

- **الاستمرارية**: ان تكون وظيفة الساحتين مستمرة مثل خلق ممرات جديدة للراجلين واثمين الموجودة منها، أو دعم الحرف المحلية والصناعات التقليدية، هذا من الجانب الاول -أما من الجانب الثاني فيجب ألا نحس بالانقطاع بين ساحة الشهداء وساحة الاستقلال وبينهما وبين الوحدات الأخرى المهيكله للمدينة.



- **التجدد**: وذلك من خلال الوظائف والعروض المتجددة باستمرار في الساحتين التي تجعل المتردد على الساحتين يتشوق اليها دائما ولا يحس أبدا بالملل.

- **الوصولية:** ضمان امكانية الوصول من أي نقطة في المدينة ومن خارجها ولكل فئات المجتمع وذلك بتطوير وتشجيع سياسة استعمال وسائل نقل خضراء من أجل التقليل من الحركة الميكانيكية من جهة ومن أجل تحقيق المرونة في التنقل من جهة أخرى، كما يجب الاهتمام بالفئات الحساسة في المجتمع فنضمن لهم الوصولية الى الساحتين وامكانية التنقل بينهما أيضا.

- **الدمج الاجتماعي:** العمل على جعل الساحتين متاحتين للجميع أي لكل الفئات والشرائح والاعمار والاجناس، وخلق نشاطات تعزز من روح التعاون والتشاور والتواصل، يمكن أن تكون هذه النشاطات لتوعية السكان حول النفايات الحضرية مثلا، أو حول تشجيعهم على استعمال الدراجة الهوائية داخل مركز المدينة بدل استعمال السيارة الخاصة، أو يمكن أن تكون حوارات بخصوص مشروع جديد سيطبق يتعلق بسيرورة الحياة لدى السكان.

5- استراتيجية التدخل:

بناء على معطيات التحقيق الميداني ونتائج الدراسة التحليلية قمنا بوضع مجموعة من التدخلات المتكاملة فيما بينها، مع التركيز على الساحات العامة بالمركز لانهما القلب النابض له فاذا قمنا بإحيائها فقد أحيينا مركز المدينة وبالتالي بعثنا الروح في المدينة ككل، لرسم استراتيجية فعالة للتدخل على مركز المدينة سنحرص على أن تكون عملية التدخل وفق ثلاثة محاور كبرى هي:

- سنعالج مشكل المرور بالمركز و ذلك باستغلال الجيوب الفارغة في خلق موقف للسيارات بشكل حر، و آخر بالطابق ، مع تامين ممر الراجلين الموجود و ذلك بخلق الوظيفة الثقافية المكملة لوظيفة المسجد : سيكون فضاء حر للقراءة espace de lecture ، اضافة الى ذلك سنتدخل على المحورين المهيكلتين و ذلك بالتقليص من المساحة المخصصة للحركة الميكانيكية و توسيع الارصفة من أجل حركة الراجلين مع منع توقف السيارات.

-توجيه الحركة الميكانيكية داخل المجال مع وضع لوحات و اشارات المرور اضافة الى اللوحات الإشهارية البارزة.
-التدخل على ساحة الاستقلال و ذلك بخلق عناصر تزيد من جاذبيتها و تعمل على تامينها و تؤهلها للتعبير عن تاريخ المدينة.

- التدخل على شكل ساحة الشهداء و تحويله الى الشكل البسيط و العملي الذي يخلو من الحركة الميكانيكية الكثيفة و استبدالها بحركة الراجلين بالإضافة الى استرجاع الوظيفة الأساسية للساحة العامة، كما سنتدخل على ملتقى الطرق الذي يمنع الساحة من فرض هيمنتها على المجال المركزي بالمدينة و يعرقل وظيفتها.

- تزويد المجال بمختلف عناصر التأثير الحضري و المراحيض العمومية، لجعله أكثر راحة ، و المخطط التالي يوضح الفكرة العامة للتدخل :



6-مجموعة التدخلات: سنبين خلال مخطط التركيبة العمرانية schéma de la composition urbaine أهم

التدخلات: للإجابة على التحدي العمراني سنتدخل على:

- **المحاور المهيكلية:** توسيع الارصفة المخصصة للراجلين وبالتالي التقليل من المساحة المخصصة للحركة الميكانيكية، مع منع التوقف العشوائي للسيارات. وضع اشارات المرور واللافتات الإرشادية على طول الطرق المهيكلية.
- **على ممر الراجلين:** تميم ممر الراجلين الذي يجاور مسجد الأمان واعطائه الوظيفة الثقافية، خلق مجالات حرة للقراءة والتظاهرات الموسمية.
- **على الجيوب الفارغة:** اقتراح موقف للسيارات بطريقة حرة وأخر بطوابق.

- على ساحة الاستقلال: تهيئة الساحة وإعادة تأهيلها مع اضافة عناصر التأثير الحضري المختلفة.
 - على ساحة الشهداء: اعادة الهيكلة مع اضافة عناصر التأثير الحضري.
- للإجابة على التحدي البيئي سنقوم بالاعتماد على الطاقة الشمسية في تشغيل الانارة العمومية •تشجيع استعمال الدرجات الهوائية.و للإجابة على التحدي الثقافي يجب حماية وتثمين المعلمين الموجودين بالساحتين و خلق نشاطات وظيفية بالساحتين لإحياء أهم الاحداث التاريخية بالمدينة.اما للإجابة على التحدي الاجتماعي فيجب التطرق مجالات العرض والحوار بالساحتين ومن خلال تحسين الصورة العامة للساحة التي تبعث في الفرد روح الانتماء المجالي والراحة النفسية.

الخاتمة :

مدينة سوق أهراس من أكثر المدن الجزائرية عراقية وقدما التي أنشأها المستعمر الفرنسي لأغراض استيطانية خالصة فهي مدينة حدودية مرت عليها الكثير من الثقافات والحضارات وكلها تبرز الموقع الاستراتيجي لهذه المدينة .وما يلفت الانتباه في هذه المدينة هو ساحتي الاستقلال والشهداء كمجال أكثر رمزية في المدينة، ليس كإرث حضري فقط وإنما كواقع تعيشه جراء التدهورات والتحديات الناجمة عن التغيرات المرافقة والمحيطه والتي يعكسها نشاطات وسلوكيات متزايدة يوما بعد يوم، والتي لم تعد الساحة العامة هذه قادرة على استيعابها ومسايرتها بدليل الضغط الرهيب الذي يعيشه المركز من خلال التزايد العمراني وتزايد عدد الوافدين على نواة المدينة المرتكزة أساسا على هتين الساحتين العامتين، ساحة الاستقلال وساحة الشهداء .

إن هذا الوضع الذي يعيشه مركز مدينة سوق أهراس ويعد تمحص ودراسة وجدنا بأنه ناجم عن عدم قدرة الساحتين على أداء دورهما في الربط بين مختلف وحدات المدينة من جهة وكذا تراجع العلاقة البيئية الرابطة بين الساحتين وهو ما جعلنا أمام تحد لإيجاد الحلول الناجعة والفعالة ولو بنسبة مقبولة على الأقل، ذلك أننا أمام وضع عمراي معقد بالنظر الى الزيادة المذهلة في حركات المركبات وزيادة الكثافة السكانية في شوارع المدينة ما نتج عنه ازدحاما وضجيجا دائمين.

هذا التغير الحاصل في النشاطات المجالية لم يعد قادرا على مسايرة التغير الاجتماعي والثقافي وحتى التجاري ما قد يجعل الساحتين تفقدان قيمتهما وخصوصياتهما كرمز من رموز المدينة .وعليه، وللحفاظة على مركزية الساحتين ومن أجل رد الاعتبار للقيمة العمرانية والرمزية التاريخية، وحتى نجعلهما تستمران لأطول فترة زمنية وفق شروط تنظيمية مرتبطة باستمرارية هذه الديناميكية والحركية، نقترح جملة من التدخلات المبنية وفق استراتيجية علمية مدروسة، ووفق نظرة فعالة تستشرف المستقبل وتتطلق من الحاضر يمكن حصرها في النقاط التالية :

- التدخل على مورفولوجية الساحتين واعطاءهما وظيفتين جديدتين في ظل الممارسات المجالية الحالية، وذلك بغرض الارتقاء بالساحتين كمجال عام وكوحدة أساسية مهيكلة لنظام المركز والمدينة ككل.
- خلق ممرات للراجلين وأخرى لذوي الفئات الحساسة من أجل دمجهم في المجتمع.

- خلق مجالات ومعارض تجارية محلية من أجل خلق التفاعل بين السكان وتطوير المنتج المحلي وتحقيق تمويل ذاتي.
 - دمج مسجد الامان نقطة ثقل المركز في وظيفية الساحتين ومن أجل توسيع دائرة تأثير المركز على المدينة.
 - خلق نشاطات ثقافية مختلفة بالساحتين تعمل على ترسيخ القيم التاريخية الخاصة بالمدينة
 - استعمال الطاقات البديلة، ووسائل النقل الخضراء مثل الدراجة الهوائية.
- وبذلك نجد أن تفعيل التكامل بين الساحتين قادرا على المحافظة على تاريخهما وضمان استمراريتهما في أداء وظائفهما تبعا للاستعمالات التي تخضعان لهما، وبالتالي أصبحت وظيفتا الساحتين استعمالهما مفهومين يعطيان المدلول نفسه للممارسة التي تقع فيهما.

قائمة المراجع :

- خالد كاظم أبو دوح، مفهوم المجال العام، الابعاد النظرية والتطبيقية، جامعة سوهاج، مصر، العدد الخامس عشر، 2011.
- ادريس نوري، استعمال المجال العام في المدينة الجزائرية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة محمد منتوري، قسنطينة، 2007
- الوافي عبد اللطيف، الساحات العامة في المدينة ما بين التصميم والاستعمال، حالة مدينة المسيلة، مذكرة ماجستير، معهد الهندسة المعمارية، جامعة بسكرة.
- المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية سوق أهراس
- تقرير مخطط النقل لولاية سوق أهراس
- تقرير مخطط شغل الأرض، مركز المدينة 2016.
- Pierre merlin, Françoise Choay, dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement.
- Raymond Lerdut, sociologie urbaine, Paris, PUF
- Robert-Max-Antoni, dossier documentaire sur la place publique, concours international art urbain, Fr 2007.



عنوان المقال باللغة العربية (نمط الخط: Simplified Arabic)

حجم الخط: 14



الاسم واللقب باللغة العربية (1) الإسم واللقب باللغة العربية (2)

¹ مؤسسة الانتماء كاملة (البلد)، الدرجة العلمية للباحث، بريده الإلكتروني، الخط Simplified Arabic ، مقاس 12،
البعد بين السطور 1

² مؤسسة الانتماء كاملة (البلد)، الدرجة العلمية للباحث، بريده الإلكتروني، الخط Simplified Arabic ، مقاس 12،
البعد بين السطور 1

تاريخ الإيداع: اليوم/الشهر/السنة تاريخ المراجعة: اليوم/الشهر/السنة تاريخ القبول: اليوم/الشهر/السنة

الملخص: يرفق المقال بملخص بلغة المقال و آخر باللغة الإنجليزية أو الفرنسية ، لا يجب أن يتعدى الملخص كاملا حدود 250 كلمة، يكتب بخط Arabic Simplified والملخص بالإنجليزية: Arabic Simplified مقاس 11 بمسافة 1 بين الأسطر. يتبع الملخص بالكلمات المفتاحية حسب ورودها في المقال عل أن لا تقل عن 4 و أن لا تتجاوز 6 كلمات مفتاحيه.

تقديم وثيقة المقال:

المقدمة: يكتب نص المقدمة بخط Arabic Simplified، مقاس 13، البعد بين السطور 1 ؛ يجب على المؤلف أن يتطرق في المقدمة إلى الموضوع، الإشكالية، وأهمية الدراسة، والدراسات السابقة إن وجدت، الفرضيات مع كتابتها بشكل علمي متسلسل و مختصر.

1- العنوان الرئيسي الأول:

1-1- العنوان الفرعي الأول:

يقوم الباحث هنا بإدخال محتوى العنوان الفرعي الأول بالاعتماد على التنسيق التالي (خط Arabic Simplified، مقاس 13، البعد بين السطور 1)، أدخل هنا محتوى العنوان الفرعي الأول، أدخل هنا محتوى العنوان الفرعي الأول، أدخل هنا محتوى العنوان الفرعي الأول، أدخل هنا محتوى العنوان الفرعي الأول، أدخل هنا محتوى العنوان الفرعي الأول، أدخل هنا محتوى العنوان الفرعي الأول (1)، أدخل هنا محتوى العنوان الفرعي الأول (2).

جدول رقم (01) : عنوان الجدول (13 : Simplified Arabic)

المصدر: (10 Simplified Arabic).....

1-2- العنوان الفرعي الثاني:

أدخل هنا محتوى العنوان الفرعي الثاني، (خط Arabic Simplified، مقاس 13، البعد بين السطور 1)

شكل رقم (01) : عنوان الشكل (13 Simplified Arabic).....



المصدر: (10 Simplified Arabic).....

2- العنوان الرئيسي الثاني:

1-2- العنوان الفرعي الأول:

أدخل هنا محتوى العنوان الفرعي الأول، أدخل هنا محتوى العنوان الفرعي الأول، أدخل هنا محتوى العنوان الفرعي الأول، أدخل هنا محتوى العنوان الفرعي الأول (3)، أدخل هنا محتوى العنوان الفرعي الأول، أدخل هنا محتوى العنوان الفرعي الأول (4)، أدخل هنا محتوى العنوان الفرعي الأول.

2-2- العنوان الفرعي الثاني:

أدخل هنا محتوى العنوان الفرعي الثاني، أدخل هنا محتوى العنوان الفرعي الثاني، أدخل هنا محتوى العنوان الفرعي الثاني، أدخل هنا محتوى العنوان الفرعي الثاني، أدخل هنا محتوى العنوان الفرعي الثاني، أدخل هنا محتوى العنوان الفرعي الثاني.

2-3- العنوان الفرعي الثالث:

.....
.....
.....

النتائج وتحليلها و مناقشتها

يقوم المؤلف في هذا الجزء بإدخال النتائج المتوصل إليها بالاعتماد على نفس التنسيق (الخط، المقاس، البعد بين السطور)، كما يسمح بعرض النتائج عن طريق استعمال بيانات، أشكال، جداول، صور، و خرائط.
الخلاصة (النتائج و التوصيات):

يتم إدخال الخلاصة بنفس التنسيق المعتمد (الخط، المقاس، البعد بين السطور)؛ يوضح من خلالها المؤلف الاستنتاجات أو حوصلة البحث و التي تجيب عن الإشكالية و الفرضيات متبوعة بالاقتراعات و البدائل المستقبلية .

الإحالات والهوامش: (11 Simplified Arabic)

1- إجلال إبراهيم محمد، (2020)، جغرافية النقل " أسس و تطبيقات"، دار المعرفة الجامعية.
2- أحمد عبد المنصف محمود، (2001)، اقتصاديات النقل البحري، الإسكندرية، مكتبة و مطبعة الإشعاع الفنية، الطبعة الأولى، ص07.

3-KAUFMANN. V, (2011), Mobiles Immobiliés – quels choix, quels droits pour 2030, Éditions de l'aube, pp 336.

4-BASSAND.M, BRULHARDT.M.C, (1983), La mobilité spatiale : un processus social fondamental, espace, population, sociétés, objectifs et champs d'étude, pp 49-54.

-5

-6

-س

كيفية الاستشهاد بهذا المقال حسب أسلوب APA :

المؤلف 1، المؤلف 2 والمؤلف 3 (2018)، عنوان المقال، مجلة الباحث، المجلد 18 (العدد 01)، الجزائر : جامعة قاصدي مرباح ورقلة، ص.ص 01-16.



**LE TITRE DE L'ARTICLE DOIT ÊTRE ÉCRIT
EN MAJUSCULES, AVEC LA POLICE TIMES NEW ROMAN,
TAILLE 14, EN GRAS.**

Nom et prénom du premier Auteur⁽¹⁾, Nom et prénom du second Auteur⁽²⁾

⁽¹⁾**Doctorant, Département, Faculté, Université, pays. (Police : time new roman,
taille12, interligne1), E-mail : address@gmail.com**

⁽²⁾**Professeur, Département, Faculté, Université, pays (police : time new roman,
taille12, interligne1), E-mail : address@gmail.com**

Date de réception JJ/MM/A Date de révision/MM/AA Date d'acceptation JJ/MM/AA

Résumé :

L'article doit être accompagné d'un résumé dans la langue de l'article et d'un autre en anglais ou en arabe. Il ne doit pas dépasser 250 mots, et écrit en police Times New Roman. Le résumé en arabe sera écrit avec la police Arabic Simplified, taille 1, interligne 1 (espace entre les lignes).

Mots clés : ils seront indiqués selon l'ordre de leur mention dans l'article. Leur nombre ne doit pas être inférieur à 4 et sans qu'il soit supérieur à 5.

Introduction :

Le texte de l'introduction sera écrit avec la police Times New Roman, taille 12, interligne 1. Dans l'introduction, l'auteur doit aborder le sujet, la problématique, l'importance de l'étude, les études antérieures, le cas échéant, les hypothèses, qui seront rédigées de manière concise et séquentielle.

1 Le premier titre principal :

1-1- Premier sous-titre :

Ici, le chercheur saisit le contenu du premier sous-titre en se basant sur le format suivant (police Times New Roman, taille 12, interligne 1), saisit ici le contenu du premier sous-titre, saisit ici le contenu du premier sous-titre, saisit ici le contenu du premier sous-titre, entrez ici le contenu du titre Le premier sous-titre, ici entrez le contenu du premier sous-titre ⁽¹⁾, ici entrez le contenu du premier sous-titre, ici le contenu du premier sous-titre ⁽²⁾.

Tableau n° 01 : Titre du tableau (Times New Roman taille 12).....

Source : (Times New Roman taille 10)

1-2- Deuxièmes sous-titres :

Entrez ici le contenu du second sous-titre, (police Times New Roman, taille 12, interligne 1).

Figure n° (01) : Le titre de la figure Times New Roman taille 12.....



Source : (Times New Roman taille 10)

2 La deuxième titre principal :

2-1-premier sous-titre :

Saisissez ici le contenu du premier sous-titre, saisissez ici le contenu du premier sous-titre, saisissez ici le contenu du premier sous-titre, saisissez ici le contenu du premier sous-titre, saisissez ici le contenu du premier sous-titre ⁽³⁾, saisissez ici le contenu du premier sous-titre, saisissez ici le contenu du sous-titre Premier ⁽⁴⁾, saisissez ici le contenu du premier sous-titre.

2-2-Deuxième sous-titre :

Saisissez ici le contenu du deuxième sous-titre Saisissez ici le contenu du deuxième sous titre Saisissez ici le contenu du deuxième. Sous-titre Saisissez ici le contenu du deuxième sous-titre Saisissez ici le contenu du deuxième sous-titre Saisissez ici le contenu du deuxième sous-titre.

2-3- Le troisième sous-titre

.....
.....
.....
.....

Résultats, analyse et discussion :

Dans cette partie, l'auteur saisira les résultats selon le même format (police, taille, distance entre les lignes) et affichera les résultats en utilisant des données, des figures, des tableaux, des images et des cartes.

Conclusion (conclusions et recommandations):

La conclusion de l'article doit être saisie dans le même format approuvé (police, taille, interlignes). L'auteur expliquera les conclusions ou l'essentiel de la recherche, tout en répondant à la problématique et aux hypothèses posées. Le tout sera suivi de suggestions et d'alternatives futures.

Références bibliographiques :

3-KAUFMANN. V, (2011), Mobiles Immobilières – quels choix, quels droits pour 2030, Éditions de l'aube, 336pages.

4-BASSAND.M, BRULHARDT.M.C, (1983), La mobilité spatiale : un processus social fondamental, espace, population, sociétés, objectifs et champs d'étude, pp. 49-54.

Comment citer cet article dans le style APA :

Auteur 1, Auteur 2 et Auteur 3 (2018), Titre de l'article, Al-Bahith Journal, Volume 18 (Numéro 01), Algérie : Université Kasdi Merbah de Ouargla, pp. 01-16.



**PAPER TITLE: MUST BE PRINTED IN CAPS,
WITH FONT: TIMES NEW ROMAN, SIZE 14
BOLD.**



Surname and first name of the first Author⁽¹⁾, Surname and first name of the second Author⁽²⁾

⁽¹⁾Doctoral student, Department, Faculty, University, country. (font: time new roman, size12, spacing1), E-mail: address@gmail.com

⁽²⁾Professor, Department, Faculty, University, country (font: time new roman, size12, line spacing1), E-mail: address@gmail.com

Date received DD/MM/YY Date reviewed DD/MM/YY Date accepted DD/MM/YY

ABSTRACT:

The article must be accompanied by an abstract in the language of the article and another in English or Arabic. The full abstract should not exceed 250 words, written in Times New Roman font and the abstract in Arabic with Arabic Simplified, size 11, line spacing 1 (space between lines).

Keywords: they are ordered such as their mention in the article, provided that they are not less than 4 and not exceed 6 keywords.

INTRODUCTION:

The text of the introduction is written in Times New Roman font size 12, line spacing 1; In the introduction, the author should address the topic, problem, significance of the study, previous studies, if any, hypotheses, and write them in a scientifically concise and sequential manner.

1 The first main title:

1-1- First subtitle:

Here, the searcher enters the content of the first subtitle based on the following format (Times New Roman font size 12, line spacing 1), enter the content of the first subtitle here, enter the content of the first subtitle here

, enter the content of the first subtitle here, enter the content of the title here The first subtitle, here enter the content of the first subtitle ⁽¹⁾ , here enter the content of the first subtitle, here the content of the first subtitle ⁽²⁾.

Table n° 01: Title of the table (Times New Roman size 12).....

Source: (Times New Roman size 10)

1-2- Second subtitle:

Enter the content of the second subtitle here, (Times New Roman font, size 12, line spacing 1).

Figure n° (01): The title of the Times New Roman figure size 12.....



Source: (Times New Roman size 10)

2 The second main title:

2-1-first subtitle:

Input the content of the first subtitle here, input the content of the first subtitle here, input the content of the first subtitle here, input the content of the first subtitle here, input the content of the first subtitle here (3), input the content of the first subtitle here, input the content of the first subtitle here (4), input the content of the first subtitle here.

2-2-Second subtitle:

Enter the content of the second subtitle here Enter the content of the second subtitle here Enter the content of the second subtitle here Enter the content of the second subtitle here Enter the content of the second subtitle here Enter the content of the second subtitle here Enter the content of the second subtitle.

2-3- The third subtitle

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

RESULTS , ANALISIS AND DISCUSSIONS:

In this part, the author enters the results according to the same format (font, size, distance between lines) and allows to display the results using data, figures, tables, images and maps.

CONCLUSION (conclusions and recommendations):

The article conclusion must be entered in the same approved format (font, size, line spacing); through which the author explains the conclusions or the essence of the research, which responds to the problem and the hypotheses posed. And, followed by suggestions and future alternatives.

REFERENCES

3-KAUFMANN.V, (2011), Immobile Mobiles – what choices, what rights for 2030, Editions de label, pp 336.
4-BASSAND.M, BRULHARDT.M.C, (1983), Spatial mobility: a fundamental social process, space, population, societies, objectives and fields of study, pp 49-54.

How to cite this article in APA style:

Author 1, Author 2 and Author 3 (2018), Title of the article, Al-Bahith Journal, Volume 18 (Number 01), Algeria: Kasdi Merbah University of Ouargla, pp. 01-16.

