

جامعة مولود معمري تيزي وزو
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم العلوم السياسية



سياسة التجديد الحضري في الجزائر

دراسة حالة تطوير شبكة النقل الحضري في العاصمة
(القطار الحضري Tramway و قطار الانفاق Métro)
من 1990 الى 2017

مذكرة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر

تخصص سياسة عامة وإدارة محلية

إشراف الأستاذة
أ. سائل مليكة

إعداد الطلبة
بركان أمينة
بورحمون صوفيان

أعضاء لجنة المناقشة

د. اعباسن زاهية رئيسا
أ. سائل مليكة مشرفا ومقررا
د. بلهوارى كريمة ممتحنا

السنة الجامعية 2016 / 2017

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شكر و عرفان

الحمد والثناء لله عز وجل الذي أعاننا ووفقنا واستجاب لدعواتنا وسهل الطريق للوصول
ويلوغ مرتبة العلم وما علينا إلا شكره بكرة وعشية، وبعد باسم الله الرحمان الرحيم

"وَإِذْ تَأَذَّنَ رَبُّكُمْ لَئِنْ شَكَرْتُمْ لَأَزِيدَنَّكُمْ وَلَئِنْ كَفَرْتُمْ إِنَّ عَذَابِي لَشَدِيدٌ" (إبراهيم الآية 07).

أخي لن تتال من العلم إلا بسة ساتيك عن تفاصيلها ببيان

ذكاء وحرص واجتهاد وبلاغة وصحبة أستاذ وطول زمان

على سبيل هذه المقولة يسرنا أن نتقدم بجزيل الشكر وعظيم الامتتان والتقدير إلى الأستاذة
الفاضلة سائل مليكة التي كانت نعم الأستاذة بحيث أشرفت على تتبع خطوات هذا البحث
العلمي وتشجيعها لنا بتوجيهاتها ونصائحها التي كانت نبراسا منيرا .

المزيد من الشكر إلى السادة الأساتذة أعضاء المناقشة الذين شرفونا بقراءة وإثراء هذه المذكرة
والشكر لجميع الأساتذة الذين رافقون طوال المسار الدراسي.

كما لا يفوتني أن اتقدم بالشكر والامتتان إلي مؤسسات النقل الحضري في العاصمة
بالخصوص "مؤسسة مترو الجزائر EMA" على حسن استقبالهم والمعلومات التي وفروها
لنا خلال البحث الميداني.

أخيرا جزيل الشكر والعرفان لمن ساعدنا من قريب أو من بعيد ولو بكلمة طيبة.

إهداء

إلي من أحمل إسمه بكل إفتخار والدي العزيز، مترجية من الله أن يطيل في عمره ليروي
حصاد نصحه ونضاله.

إلي كل معني الحب والحنان ملاكي أُمي الغالية التي كان دعائها سر نجاحي ورفقها بلسم
جرحي ورفيقة دربي أطل الله في عمرها.

إلي سندي وعوني أختي الغالية الأستاذة مريم العظيمة.

والى كل أخواتي وأزواجهم والبراعم الصغيرة.

إلى كل أساتذتي وكل من علمني حرفاً.

إلى من تقاسمت معه متاعب البحث في السراء والضراء.

إلى من كانوا مني وسعدت برفقتهم في الحياة الحلوة والمرة، وإلى من تحلوا بالوفاء والصدق
جميع الأصحاب والأحباب والرفاق.

إلي جميع طلبة العلوم السياسة تخصص السياسة العامة وإدارة محلية.

أمانة

إهداء

إلي والدي العزيز قدوتي في الحياة، الرجل العظيم الذي علمني بان عندما تطفأ الأنوار لابد
من إضاءة الشمعة ولا نقوم بلعن الظلام.

إلي والدتي العزيزة الغالية التي هي مصدر دفء وحنان، التي تحملت معي مشقة الحياة
وحضنتني بدعائها.

إلي إخواني وأخواتي وأطفالهم وكل أفراد عائلتي من خال وخالة، عم وعمة.

إلي رفيقة دربي واعز إنسانة اقضي معها بقية حياتي.

إلي كل من علمني حرفا في هذه الدنيا الفانية أساتذتي الكرام.

إلي كل الأصدقاء والزملاء والأحباب.

إلي كل من يعرف صفيان من بعيد أو من قريب.

إلي كل هؤلاء أهدي حصاد جهدي وعلمي المتواضع.

صوفيان

مقدمة

A decorative flourish consisting of a thick, black, curved line that starts with a small hook on the left and tapers to a fine point on the right, positioned directly beneath the word 'مقدمة'.

تشكل سياسة التجديد الحضري إحدى القضايا الهامة التي عرفت في السنوات الأخيرة نقاشا واسعا ضمن سياسة المدينة في الدول المتقدمة ، نظرا لما تلعبه من دور في التدخل المباشر في مورفولوجية مدنها، وإن كانت ممارسة قديمة ساهمت في تشكيل العواصم الغربية حتى تبوأَت المكانة التي هي عليها الآن ، إلا أنها تشهد في الآونة الأخيرة تطورا كبيرا فيما يتعلق بالإجراءات التي استحدثتها حكومات هذه الدول، لتجعل من عواصمها مرآة تعكس مدى تقدمها وتحضرها ، بل وتذهب في الوقت الحاضر إلى أبعد من ذلك ، بتأثيرها على الجانب الاجتماعي، وذلك كونها تساهم في توفير أسباب الراحة و الأمان للمواطنين من خلال أخذها بعين الاعتبار انشغالات المواطنين المتزايدة وذلك ضمن إجراءات سياسة التجديد الحضري المتنوعة.

وقد لجأت الجزائر ، على غرار هذه الدول، إلى تبني هذه السياسة ، كحتمية للنهوض بوضعية مدنها خاصة مع دخولها اقتصاد السوق، وذلك فيما يتعلق بحظيرتها السكنية وبنائها التحتية، حيث شهدت في السنوات الأخيرة تدهورا في العديد من جوانبها كالأبنية الهشة، و الطرقات المتهترئة و اكتضاضها، وصعوبة الحركة فيها جراء نقص وسائل النقل الحضري فيها،متسببة في صعوبة العيش والتنقل للسكان، هذه الوضعية الكارثية التي تنبأ بها المختصون في المجال منذ مطلع ثمانينات القرن الماضي.

لذلك شكلت سياسة التجديد الحضري خاصة في شقها المتعلق بتهيئة النقل الحضري من أجل خلق مرونة في السير داخل المدن، النقطة معتبرة ساهمت في تحقيق قفزة نوعية في مجال النهوض بالفضاءات الحضرية ، من خلال توفير وتطوير وسائل النقل الحضري مثل قطار الأنفاق métro والقطار الحضري tramway التي ستعمل على توفير كل الظروف اللائقة و المريحة للمواطنين.

1- أهمية الدراسة :

تكمن أهمية هذه الدراسة في التعرف أولا وقبل كل شيء على إحدى السياسات الهامة التي أصبحت محور النقاشات في الجزائر في الوقت الحالي، وكذا التركيز على جانب أهم فيها إلا وهو تطوير شبكة النقل الحضري ، هذا الإجراء الذي تبنته الدولة إثر التحولات التي عرفتتها هذه الأخيرة مع دخولها اقتصاد السوق و الذي فرض إعادة النظر في تنظيم مجالها الحضري كونه يشكل الواجهة التي تعكس وضعيتها ، وبالتالي فإن هذه الدراسة ستمكننا من إبراز ملامح التقدم والتحضر التي تشهدها مدنا، وما توصلت إليه السلطات من خلال اتخاذ قرارات في مجال تخطيط النقل الحضري ، والكشف في نفس الوقت عن الصعوبات والعراقيل التي تعترض مسارها ، ونشر الوعي حول ذلك.

2- أهداف الدراسة :

لكل دراسة أهداف وأغراض تسعى لتحقيقها بحيث تجعلها ذات دلالة علمية، والدراسة محل البحث تسعى إلى تحقيق مجموعة من الأهداف سواء في الجانب النظري أو فيما يخص الجانب التطبيقي فبالتالي تهدف إلى:

- التعرف على التجديد الحضري وما يصاحبه من تغيرات وعراقيل.

- معرفة العلاقة بين التجديد الحضري والتطور والرقى .
- إبراز دور تطوير شبكة النقل الحضري باعتباره جزء من سياسة التجديد الحضري المتخذة من طرف الدولة الجزائرية وتقييمها.

3- مبررات اختيار الموضوع :

تتطوي كل دراسة على مبررات توجه الباحثين لاختيارها، وهي نفسها التي جعلتنا نخوض في هذا الموضوع على حساب المواضيع الأخرى ، وتتمثل في مبررات ذاتية وأخرى موضوعية هي كالتالي:

أ - مبررات ذاتية :

- إشباع الفضول حول الجانب المعرفي و المعلوماتي الخاص بالموضوع .
- إثراء مكتبة العلوم السياسية بجامعة مولود معمري تيزي وزو .
- رغبة منا الإطلاع على وسائل النقل الحضري التي تسهل حياتنا اليومية وتطبع محيطنا ببصمة عصرية نضاهي بها المدن المتقدمة.

ب - مبررات موضوعية :

- يعد موضوع التجديد الحضري أحد الجوانب الجوهرية في عملية تنظيم وتسيير المدن.
- معرفة سياسة النقل الحضري و انعكاساتها على الحركية داخل المدن وكذا على الحياة اليومية للأفراد.
- التعرف على النقائص التي يعاني منها هذا المجال في الجزائر، والتي تحول دون تحقيقه لأهدافه.

4 - أدبيات الدراسة :

من بين الدراسات التي تناولت موضوع محل الدراسة نجد:

-الدراسة الأولى: تتمثل في مقال في مجلة القادسية للعلوم الهندسية للكاتب عمر حازم خروفة بعنوان **سياسات التجديد الحضري وفق مناهج الاستدامة** العدد 3 الصادر سنة 2014، تم التطرق في هذا العدد إلى نوع العلاقة القائمة بين سياسات التجديد الحضري ومناهج التنمية المستدامة، حيث استعرضت أهم سياسات التجديد الحضري ربطتها بمناهج الاستدامة وطبقت على مدينة الموصل القديمة، و توصلت إلى استنتاجات مفادها أن سياسة إعادة التأهيل لا تهدف فقط إلى إعطاء الحلول للمشاكل التي تعاني منها المناطق، بل توفر إمكانات استقرائية، بالإضافة إلى اعتبار وضع التشريعات و القوانين كمحددات للحفاظ على البنية التقليدية فهي خطوة تكميلية لتحقيق التنمية و إعادة التأهيل.

-الدراسة الثانية: تتمثل في مقال في مجلة جامعة دمشق للعلوم الهندسية العدد 02 الصادرة سنة 2007 لكاتب سلامة طابع العسافسة، بعنوان **التجديد الحضري كأسلوب لمعالجة مشاكل**

مراكز المدن حالة مدينة الكرك القديمة، حيث تم استعراض المشاكل التخطيطية التي تعاني منها مدينة محل الدراسة و سياسات التجديد الحضري، واهم دوافعه و أساليبه، توصلت إلى نتيجة هناك عدة دوافع للتجديد الحضري لمدينة الكرك القديمة راجع إلى مشاكل عديدة تتعلق باستغلال الأراضي، وتوصى بإجراء مسح ميداني لحالة المباني السكنية والتجارية، عمل مقترحات لأسباب معالجة التجديد الحضري وعرضها على المواطنين وإشراكهم بها.

-الدراسة الثالثة: كتاب فؤاد بن غضبان تحت عنوان **المدن المستدامة او المشروع الحضري نحو تخطيط إستراتيجية مستدام،** حيث تناول فيه تطور السياسة الحضرية في الجزائر عبر عدة فترات، و توصل إلى نتيجة أن هناك رغبة أكيدة من الدولة من أجل التكفل بمشاكل المجال الحضري، إلا أن هناك مشكلات تتعلق بنقص التسيير و الرقابة و نقص الإطارات و الكفاءات، وقام بمقارنة التجربة الجزائرية العمرانية بالتجربة المغربية.

-الدراسة الرابعة: كتاب علي حجيح و الأستاذة سعيدة مفتاح بعنوان **المسار التاريخي للتطور العمراني لمدينة الجزائر خلال الفترة 1830-1999** وهي دراسة نظرية تطبيقية حول التنظيم العمراني، حيث شخص واقع مدينة الجزائر ومراكزها الحضرية و تطوراتها ودرس الإستراتيجية العمرانية التي عرفت الجزائر.

الدراسة الخامسة: كتاب فوزي بودقة بعنوان **التخطيط العمراني لمدينة الجزائر،**تناول فيه منظومة النقل الحضري والتنمية العمرانية المستدامة في مدينة الجزائر، حيث سطر مجموعة من الأهداف المرجوة تحقيقها من بينها:

استعراض وتحليل منظومة النقل بالنظر إلى نموذج التعمير بالمدينة.

توضيح العلاقة بين التخطيط العمراني وسياسات تطوير النقل الحضري وحركة المرور بالمدينة.

الدراسة السادسة: رسالة ماجستير في العلوم الاقتصادية، جامعة فرحات عباس مقدمة من طرف مسعودة بوزيدي 2011.2012، " سياسة تخطيط النقل الحضري في إطار ضوابط التنمية المستدامة" تناولت فيها كل ما يخص النقل الحضري وعلاقته بالتنمية المستدامة، تطرقت إلى دراسة واقع النقل الحضري في الجزائر و انطلقت من إشكالية: ماهي سياسات تخطيط النقل الحضري في ظل ضوابط التنمية المستدامة على مستوى مدينة الجزائر؟ توصلت من خلال دراستها إلى النتائج التالية: إن تسيير النقل الحضري تسيرا عقلانيا يتطلب التحكم في عدة عناصر أهمها اختيار المسارات بدقة وبالتوافق مع مخطط التعمير للمدينة، غياب الدراسات الميدانية و التشخيص للأوضاع يطرح ثغرات في السياسات المبرمجة لترقية قطاع النقل الحضري.

الدراسة السابعة:رسالة ماجستير في التهيئة و التعمير، جامعة منتوري قسنطينة مقدمة من طرف بوشريط سيهام باللغة الفرنسية " L'utilisation des projets urbains dans les

Requalification des grand ensembles تطرق إلى تسيير المشاريع الحضرية الكبرى في الجزائر بدراسة تطوير السياسة العمرانية من الفترة الاستعمارية إلى غاية الاستقلال، انطلق من عدة تساؤلات تتمحور في "كيف يمكننا إعادة تصنيف المجموعة

الكبرى و ما هي الأدوات المستخدمة و الإدارة الأنسب و الإستراتيجية الأفضل لوضعها موضوع التنفيذ، توصل إلى عدة نتائج أهمها لا يمكن تحقيق المشروع الحضري كأداة للإستيعاب المكاني وإعادة التركيب الحضري إلا من خلال مشروع مدينة الجزائر، و تستوجب التداخل في عدة مستويات، اقترح وضع إستراتيجية التجديد الحضري حقيقية دفاعا عن سياسة مشروع التنمية الحضرية و الاجتماعية الشاملة.

أما الدراسة التي تشكل محور بحثنا و الموسومة ب"سياسة التجديد الحضري في الجزائر دراسة حالة تطوير شبكة النقل الحضري(قطار الأنفاق Métro ، القطار الحضري Tramway" فهي تتميز عن الدراسات السابقة بالتركيز على وضعية مدينة الجزائر العاصمة بعد تبنيها سياسة التجديد الحضري و الأساليب المتبعة لتطوير شبكة النقل الحضري فيها و تقديم تقييم لوضعيتها، إضافة إلى تدعيم البحث بدراسة ميدانية في مؤسسات النقل الحضري كمؤسسة مترو الجزائر.

5 - طرح الإشكالية :

لقد عرفت المدن الجزائرية تحولات كبيرة في السنوات الأخيرة جراء السياسة التي انتهجتها الحكومات للتغيير من مظهرها و مواكبة الحداثة والتحديث ومحاولة خلق مدن بمقاييس عالمية ، خاصة مع التغيرات السياسية ، الاقتصادية و الاجتماعية التي عرفتها البلاد ، وكان لزاما عليها تقليص حجم المشاكل التي تشهدها البيئة الحضرية ، خاصة مشاكل النقل الحضري فيها و التي تشكل إحدى المعاناة اليومية للمواطنين ، الأمر الذي يعكس أيضا صورة سلبية لعواصمنا أمام الدول سواء المجاورة أو غيرها، مما اضطر السلطات العمومية إلى تبني سياسة التجديد الحضري وما تتطلبه من تدابير لتنظيم شبكة النقل في المدن لفك الخناق المروري فيها، ومنه يمكن طرح الإشكالية التالية التي هي بمثابة المحرك لهذه الدراسة:

كيف ساهمت سياسة التجديد الحضري في تطوير وسائل النقل الحضري في الجزائر؟

وتحت هذا السؤال الرئيسي تندرج مجموعة من الأسئلة الفرعية وهذا لتبسيط الإشكالية :

— ماذا نقصد بسياسة التجديد الحضري؟

— ما هي دوافع انتهاج سياسة التجديد الحضري في الجزائر ؟

— ما هو واقع النقل في الجزائر باعتباره مجالا حيويا من المجالات الحضرية؟

— ما هي انعكاسات تطوير النقل الحضري على وضعية المدن عامة و حياة الأفراد خاصة؟

6 - حدود الدراسة :

- الحدود المكانية: مدينة الجزائر العاصمة

- الحدود الزمنية: 1990 حتى الفترة الحالية 2017

7 - فرضيات الدراسة :

للإجابة عن إشكالية الدراسة والوصول إلى تحقيق الأهداف ،ارتأينا صياغة الفرضية التي تعبر عن حلول مؤقتة حول التساؤلات محل الدراسة، ويتم التأكد منها من خلال الدراسة العلمية والميدانية ، وعليه تمت صياغة الفرضيات التالية :

1. تعتبر سياسة التجديد الحضري بمختلف أساليبها، حجر الزاوية في تطوير وتنظيم الحياة في المدن.
2. شكلت سياسة التجديد الحضري حتمية لا بد من الأخذ بها لمسيرة التغيرات التي فرضها اقتصاد السوق في الجزائر -
3. يمثل أسلوب تطوير شبكة النقل الحضري في الجزائر، تجسيدا لأهداف سياسة التجديد الحضري .

8 - منهجية الدراسة:

تستلزم الدراسة العلمية مراحل و خطوات تحدد وتضبط الباحث، بغية التوصل إلى المعلومات الدقيقة وهذا ما يعرف بمنهج الدراسة.

وقد فرضت طبيعة إشكالية الدراسة والأهداف المسطرة بغية إثبات صحة أو نفي الفرضيات المصاغة أعلاه ، إلى الاستعانة بمجموعة من المناهج و الإقتربات التي تتمثل فيما يلي:

أ - المنهج التاريخي:

يتمثل هذا المنهج في " الجهود الضخمة التي يبذلها الباحثون لتحليل مختلف الأحداث التي حدثت في الماضي وتفسيرها بهدف الوقوف على مضامينها وتفسيرها بصورة علمية تحديد تأثيرها على الواقع الحالي للمجتمعات واستخلاص العبر منها"¹، وقد تم توظيفه في دراستنا هذه، من خلال سرد وتحليل الأحداث الماضية التي مر بها التجديد الحضري في المدينة الجزائرية، ومراحل تطور نظام النقل للتوصل إلى معرفة الخلفية التاريخية التي ساهمت في تبني سياسة التجديد الحضري في الوقت الحاضر.

ب - المنهج الوصفي التحليلي:

"يقوم هذا المنهج على وصف الظاهرة من الظواهر للوصول إلى أسباب هذه الظاهرة والعوامل التي تتحكم فيها، واستخلاص النتائج لتعميمها، ويتم ذلك وفق خطة بحثية معينة وذلك من خلال تجميع البيانات وتنظيمها وتحليلها"²، و قد تمت الاستعانة بهذا المنهج، ويتجلى من خلال وصف وتحليل الظاهرة محل البحث ألا وهي سياسة التجديد الحضري مع تحديد المفاهيم الأساسية المرتبطة بها، ووصف وتحديد العناصر ذات الصلة بها أيضا.

ج - منهج دراسة الحالة :

¹ محمد عبيدات وآخرون، منهجية البحث العلمي القواعد والمراحل والتطبيقات (عمان: دار وائل للنشر، ط.2، 1999)، ص، 37،

² محمد الطاوي محمد مبارك، البحث العلمي أسسه وطريقة كتابته (القاهرة: المكتبة الأكاديمية، 1992)، ص.16

"يتجه منهج دراسة الحالة إلى جمع البيانات العلمية المتعلقة بأي وحدة سواء أكانت فردا أو مؤسسة وهو يقوم على أساس التعمق في دراسة معينة من تاريخ الوحدة أو دراسة جميع المراحل التي مرت بها وذلك بقصد الوصول إلى تعميمات علمية متعلقة بالوحدة المدروسة وبغيرها من الوحدات المشابهة لها"¹ ، وذلك من خلال التطرق إلى دراسة واقع التجديد الحضري الذي عرفته عاصمة الجزائر ودراسة حالة النقل الحضري (قطار الأنفاق والقطار الحضري).

د - الاقتراب المؤسساتي:

"هو الاقتراب الذي يعتمد على المؤسسة كوحدة تحليل، وانتظام العمليات السياسية ضمن ميكانيزم العمل المؤسسي"²، ويظهر استخدام هذا الاقتراب عند تناولنا لمؤسسات النقل الحضري باعتبارها مؤسسات تتكفل بالنقل في إطار تنظيمي قانوني.

هـ - الاقتراب القانوني:

تم استخدام هذا الاقتراب بالرجوع إلى النصوص القانونية والدستورية والإجراءات التنظيمية الناطقة بسياسة التجديد الحضري في الجزائر وتطوير النقل الحضري فيها من خلال تأثير هذه القوانين والإجراءات على سلوك الفواعل في مجال السياسة الحضرية.

و - اقتراب الجماعة:

تم الاعتماد عليه لتأكيد بأن سياسة التجديد الحضري هي نتيجة لتفاعل المؤسسات الرسمية وغير الرسمية.

9- أدوات جمع المعلومات:

نظرا لأن طبيعة الموضوع تطلبت منا دراسة ميدانية لجمع الحقائق والمعلومات بشكل مباشر من المؤسسات المعنية بالمجال الحضري وتسيير النقل فيه، من أجل الوصول إلى قناعة علمية ، تم الاعتماد على الأدوات التالية:

أ - الملاحظة:

هي عبارة عن المشاهدة الدقيقة لظاهرة ما مع الاستعانة بأساليب البحث والدراسة التي تتلاءم مع طبيعة الظاهرة، بغية تحقيق أفضل النتائج والحصول على أدق المعلومات وقد تم الاعتماد عليها من أجل ملاحظة واستخلاص نتائج سياسة التجديد الحضري³، وذلك بالتواجد في عين المكان سواء في المواقع التي تجرى فيها حاليا تحديثات أو ترميمات للبنيات أو في

¹ بلقاسم سلاطية، حسان الجبلاني، مدخل لمناهج البحوث الاجتماعية (الجزائر: ديوان للطبوعات الجامعية، 2014)، ص. 167.

² محمد شلبي، المنهجية في التحليل السياسي المفاهيم، المناهج، الإقترابات، والأدوات (الجزائر: د. ن، 1997)، ص. 71.

³ إبراهيم أبراش، المنهج العلمي وتطبيقاته في العلوم الاجتماعية (عمان: دار الشروق للنشر والتوزيع، 2008)، ص. 261.

محطات "المترو" أو "الترامواي" لملاحظة كل الحركية التي تحدث على مستوى هاتين الوسيلتين و مدى تردد واستخدام المواطنين لها.

ب المقابلة:

هي عبارة " عن أسئلة محددة للحصول على إجابات دقيقة، فهي تعبر عن تحاور الباحث مع الإنسان الذي يجري مقابلة معه وتستخدم عادة في منهج دراسة حالة"¹ ، وقد تم الاعتماد على المقابلة في الجانب التطبيقي من أجل الحصول على المعلومات اللازمة لإثراء هذه الدراسة واستخلاص نتائج حول النقل الحضري قطار الأنفاق metro والقطار الحضري tramway.

10 - صعوبات الدراسة

على قدر الأهمية التي يكتسبها موضوع هذا البحث ، على قدر الصعوبات التي واجهتنا في إعداداته والتي أثرت بشكل مباشر على مسار الدراسة من خلال تحصيل المعلومات اللازمة أو في الإطار التطبيقي ، في مقدمة هذه الصعوبات نجد قلة المراجع و المصادر التي تناولت موضوع سياسة التجديد الحضري بسبب حداثة في الجزائر، خاصة باللغة العربية الأمر الذي اضطرنا إلى القيام بالترجمة التي تستغرق الوقت الكثير، بالإضافة إلى الجانب التطبيقي الذي تطلب منا الاتصال بعدة جهات ذات الصلة بالنقل الحضري في العاصمة لجمع المعلومات ، وقد تم ذلك بين عدة مؤسسات ومراكز كان التعامل معها شبه مستحيل إلا بعد الإلحاح و الإصرار الذي تطلب منا أيضا التردد علي مقراتها بالعاصمة عدة مرات ورغم هذه الصعوبات إلا أنها لم توقف اجتهادنا للوصول إلى الأهداف المسطرة للبحث.

¹ عمار بوحوش، دليل الباحث في المنهجية وكتابة الرسائل الجامعية (الجزائر: المؤسسة الوطنية للكتاب، ط.2)، ص.

11-هيكلية الدراسة :

للإجابة على الإشكالية المطروحة واختبار فروض الدراسة، تم هيكلة بحث الدراسة إلى ثلاثة فصول مقسمة علي الشكل التالي:

الفصل الأول تضمن عموميات حول سياسة التجديد الحضري، إذ تم التطرق فيه إلى ماهية سياسة التجديد الحضري التي تحمل في طياتها مفهوم السياسة العامة وأنواعها بالإضافة مفهوم سياسة التجديد الحضري وأهم سماتها وأساليبها ومراحل تنفيذها.

أما الفصل الثاني فتناول مدخل إلى المجال الحضري في الجزائر بين التحديات والرهانات من 1990—2017، حيث تمت فيه معالجة واقع المجال الحضري في الجزائر مع تبني اقتصاد السوق من خلال التعرف على خلفيات تدهور المجال الحضري و التحديات التي تواجهه ومعرفة مظاهر التجديد الحضري في الجزائر، كما تم التطرق فيه إلى الإطار القانوني لسياسة التجديد الحضري وأهم الفواعل المساهمة في تجسيدها.

وفي **الفصل الثالث** والأخير الذي يحتوي الجزء التطبيقي تم فيه دراسة حالة تطوير شبكة النقل الحضري بالجزائر العاصمة كجانب من سياسة التجديد الحضري (قطار الأنفاق) (métro) والقطار الحضري (tramway) تم من خلال هذا الفصل التعرف على مشاكل النقل الحضري في الجزائر والإطار القانوني و المؤسساتي لتسيير النقل الحضري فيها، والتعرف ايضا على دور قطار الأنفاق (métro) في ترقية المجال الحضري ودور القطار الحضري (tramway) في تنظيم الحركة الحضرية، وأخيرا تم الوصول الي نتائج واستنتاجات بالاعتماد على تقييم سياسة التجديد الحضري من خلال عملية تطوير النقل الحضري،

وأخيرا **الخاتمة** التي شملت مجموعة من الاستنتاجات للبحث، ومجموعة من التوصيات والاقتراحات.

الفصل الأول

الإطار المفاهيمي لسياسة التجديد الحضري

يعتبر التجديد الحضري من القضايا الهامة و الحساسة جدا لما يتركه من بصمات وآثار ملموسة تساهم في تغيير واجهة المدن إلى الأفضل وتكييفها مع التحولات التي تشهدها هذه الأخيرة في جميع المجالات السياسية ، الاقتصادية ، الاجتماعية و الثقافية، بما يحقق تنمية حضرية توفر للمواطنين شروط الراحة والرفاهية، فهي بذلك عبارة عن إحدى السياسات العامة الحديثة التي تلجأ إليها الحكومات للارتقاء بمستوى معيشة مواطنيها بغرض مواكبة العصرنة، حيث تساهم هذه السياسة في توفير البنى التحتية اللازمة و اللائقة، بعد تشخيص اجتماعي واقتصادي للحظيرة العتيقة و تحديد المشاكل و النقائص التي تعاني منها إن سياسة التجديد الحضري إحدى السياسات العامة التي تسعى إلى تطوير المجال الحضري، بأساليب متنوعة ومختلفة و عبر مراحل محددة لتجسيدها و سوف يتم التعرف عليها وكذا المصطلحات المرتبطة بها، من خلال العناصر التي احتواها هذا الفصل وذلك ضمن الخطة التالية:

المبحث الأول: ماهية سياسة التجديد الحضري؛

المطلب الأول: مفهوم السياسة العامة؛

المطلب الثاني: أنواع السياسات العامة؛

المطلب الثالث: مفهوم سياسة التجديد الحضري؛

المبحث الثاني: سمات وأساليب التجديد الحضري ومراحل تنفيذه؛

المطلب الأول: سمات التجديد الحضري؛

المطلب الثاني: أساليب التجديد الحضري؛

المطلب الثالث: مراحل تنفيذ مشروع التجديد الحضري.

المبحث الأول: ماهية سياسة التجديد الحضري

تعد سياسة التجديد الحضري إحدى الأساليب الهامة التي تستعين بها الدول لتغيير واجهة مدنها تماشياً مع متطلبات البيئة المتغيرة و المحيطة بها، وما تطرحه من تحديات لابد من مسايرتها، من أجل توفير شروط مريحة للمواطنين و اللّاحق بركب التطور الحضري.

وقبل الغوص في تعريف مفهوم التجديد الحضري، يجدر التطرق أولاً وقبل كل شيء إلى مفهوم السياسة العامة وأنواعها للتمكن من الإحاطة بالمعنى الذي ينطوي عليه التجديد الحضري كسياسة عامة تصدر عن السلطات العمومية.

المطلب الأول: مفهوم السياسة العامة

لا يوجد اتفاق حول تقديم تعريف موحد ومحدد لمفهوم السياسة العامة، وهذا لتباين وجهات النظر لدى المختصين في مجال علم السياسة، وسوف يتم تسليط الضوء على أهم التعاريف المتعلقة بالسياسة العامة، من خلال هذه الزوايا المختلفة المفسرة لها ، بغرض إضاءة المفهوم، وهي كالتالي:

● السياسة العامة من منظور ممارسة القوة:

لقد قدم "هارولد لاسويل" **Harold Laswell** تعريفاً للسياسة العامة، وحصرها في أربعة أسئلة أساسية وهي : من يحوز على ماذا، متى؟ وكيف؟، فهيبذلك عبارة عن تلك النشاطات التي تتعلق بتوزيع الموارد والمكاسب، القيم والمزايا المادية والمعنوية، ويتم تقسم هذه

الوظائف والمكانة الاجتماعية عن طريق ممارسة القوة والنفوذ، و التأثير على أفراد المجتمع من قبل المستحوزين على مصادر القوة¹.

فالساسة العامة حسب هذا المنظور ، هي عبارة عن من يملك القوة ، يحوز ويسيطر على السلطة، فهي تعكس إرادة أصحاب النفوذ و القوة، لكن هذا المنظور تعرض لعدة انتقادات من العديد من المفكرين بحيث أصروا على أن القوة وحدها لا تكفي لبناء سياسة عامة ،بل هناك عدة عوامل أخرى تتفاعل وتتداخل لتعبر عن جوهر السياسة العامة مثل نوعية النظام و الحكومة.

● السياسة العامة من منظور الحكومة:

يعرف "توماس داي" Thomas Day "السياسة العامة بأنها :كل ماتفعله الحكومة وما لا تفعله الحكومة"².

ومن هذا المنظور، فإن كل ماتتخذه الحكومة من قرارات ،يعتبر سياسة عامة ، وحتى اتخاذ الحكومة قرار عدم التدخل،أي قرارا بلا قرار، يعتبر في حد ذاته سياسة عامة.

ويعرفها "جيمس اندرسون" James Anderson بأنها : "طريقة عمل هادفة يتبعها منفذ أو منفذون في تعاملهم مع مشكلة أو مسألة ذات اهتمام بارز، تندرج في إطار ماهو واقع فعليا"³.ويقصد من ذلك بأن السياسة العامة لا تقوم بها الأجهزة الحكومية لوحدها

¹ فهمي خليفة الفهداوي، السياسة العامة من منظور كلي في البنية والتحليل(عمان: دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، ط.3، 2014)،ص. 34.

² ثامر كمال محمد الخرجي،النظم السياسية الحديثة والسياسة العامة(عمان: دار مجالي لنشر والتوزيع، 2004)،ص 15.

³ جيمس أندرسون، صنع السياسة العامة،ترجمة عامر الكبسي(عمان: دار المسيرة، 1999)،ص.5.

فحسب، وإنما تتدخل فيها كذلك قوى غير حكومية وغير رسمية لحل مشكلة ما أو قضية ما، كما يرى مفكرون آخرون أن السياسة العامة، هي مجموعة القواعد والبرامج الحكومية التي تشكل قرارات أو مخرجات النظام السياسي التي تخص مجال معين، ويتم التعبير عن السياسة العامة في عدة صور وأشكال منها، قوانين، لوائح، قرارات إدارية و أحكام قضائية¹. بمعنى أن السياسة العامة تتخذها الحكومة في شكل قرارات مثل القوانين والأحكام المتخذة من طرف السلطات في أي مجال من المجالات.

• السياسة العامة من منظور تحليل النظم system analysis:

السياسة العامة وفق هذا المنظور، هي نتيجة استجابة النظام السياسي لضغوطات البيئة الداخلية والخارجية، وتتمثل هذه الضغوطات في مدخلات يتلقاها النظام السياسي، وتنتهي بشكل مخرجات على شكل قرارات وقيم، بعد عملية تحليل تتمثل فيما يلي²:

- المدخلات تمثل مطالب الأفراد.
- المخرجات تمثل القرارات والأنظمة الملزمة للأفراد وتتخذ شكل سياسة العامة.
- التغذية العكسية تتمثل في ردود أفعال الأفراد حيال المخرجات.

وفي نفس السياق، يري "قابرييل ألmond" **Gabriel Almond** "بأن السياسة العامة عبارة عن : "سلسلة من العمليات المنظمة تشمل تفاعل المدخلات -مطالب- دعم- مع المخرجات-قدرات- قرارات- وسياسات، وهذا للتعبير عن أداء النظام السياسي، ويظهر هذا من خلال القرارات والسياسات المتخذة"³.

¹ علي الدين هلال وآخرون، معجم المصطلحات السياسية (مصر: مطبعة اطلس، 1994)، ص. 212.

² وصال نجيب الغزاوي، مبادئ السياسة العامة (عمان: دار أسامة للنشر والتوزيع، ط. 1، 2013)، ص. 18.

³ محمد نصر مهنا، النظرية السياسية والسياسة المقارنة (الإسكندرية: مؤسسة شباب الجامعة، د.ت)، ص. 101.

السياسة العامة من هذا المنظور تتأثر بعوامل عديدة قائمة في المجتمع، وتأخذ بعين الاعتبار البيئة الداخلية والبيئة الخارجية، وتكون بذلك ذات كفاءة وفعالية بمراعاتها جل الظروف البيئية التي تحيط بها.

وفي الأخير وبعد التطرق لبعض أهم التعاريف الواردة في شأن السياسة العامة يمكن تعريفها إجرائيا كالتالي:

أن السياسة العامة هي تلك القرارات التي تتخذها الحكومة إزاء وجود مشكلة ما تستوجب حلا، مع الأخذ بعين الاعتبار البيئة الداخلية والخارجية المحيطة بالنظام السياسي ، ومشاركة الفواعل الرسمية وغير الرسمية في بلورة تلك القرارات ومتابعتها وتقويمها. وعليه فإن السياسة العامة تتسم بالتنوع و الاختلاف و هذا ما سيتم عرضه فيما يلي.

المطلب الثاني: أنواع السياسات العامة

إنّ الديناميكية التي تعرف بها السياسة العامة، بالنظر إلى تعدد الأطراف المساهمة في وضعها و اختلاف وتعدد أهدافها ونتائجها ، أدت إلى تنوعها واختلافها حيث تم تحديدها وفقا لتصنيفات مختلفة، تمحورت في ثلاثة أنماط رئيسية وهي كالتالي:

1-التصنيف وفقا للأهداف:

يشير هذا التصنيف إلى نوعين من السياسات التي تسعى إلى تحقيق غايات وأهداف شاملة، مخرجاتها ونتائجها تخص بناء الدولة والحفاظ عليها، وهي كالتالي:

أ- السياسات الخاصة بالبناء الوطني وتحقيق الهوية الحضارية:

تتمثل في الحفاظ على سيادة الدولة وحضارتها، والسهر على أمنها الوطني، كالسيادة العامة للأمن الوطني (سياسة شراء المعدات العسكرية، السياسة العامة الخارجية)¹.

ب- السياسة الخاصة بالنمو والاستثمار التنموي:

تتجلى من خلال السياسات التي تطمح إلى رفع الكفاءة والاستفادة من الثروات المتاحة واستغلالها كنمط التنمية الطويل المدى².

2- التصنيف وفقا للقطاعات:

تسعى السياسات العامة في ضوء هذا التصنيف إلى تحقيق حاجيات ومتطلبات المواطنين والحفاظ على التوازن البيئي ومن أهم هذه السياسات نجد:

أ- السياسات التعليمية:

المبادئ والاتجاهات العامة التي تضعها السلطات التعليمية لتوجيه العمل التعليمي بهدف رفع المستوى التعليمي للمجتمع ومحو الأمية، وتأهيل الأفراد وتنميتهم علميا³.

ب- السياسات الصحية:

تسعى هذه السياسات إلى العمل على الوقاية وتوفير الخدمات والرعاية الصحية والعلاجية وهي الطريق الرسمي الذي يعبر عن خيارات الحكومة في مجال الصحة⁴.

¹ عبد النور ناجي، مبروك ساحلي، مقدمة في دراسة السياسة العامة (عناية : دار العلوم للنشر والتوزيع ، 2014) ص 29 - 30.

² المكان نفسه.

³ عبد الجواد بكر، السياسات التعليمية وصنع القرار (الاسكندرية: دار الوفاء لدنيا الطباعة والنشر، 2003) ص. 4.

⁴ حسيني محمد العيد، السياسة العامة الصحية في الجزائر دراسة تحليلية من منظور الاقتراب المؤسسي الحديث 1990-2012، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير (جامعة قاصدي مرباح: كلية الحقوق و العلوم السياسية، 2013)، ص. 51.

ج- سياسات الإسكان:

تسعى هذه الأخيرة، إلى توفير الاحتياجات السكنية للسكان ،وما يصاحبها من خدمات ومرافق عمومية هامة توفر الراحة لهم.

د- السياسات البيئية:

تهدف هذه السياسات إلى حماية البيئة من كل المخاطر التي تهددها ،ومختلف الاعتداءات التي تتعرض لها من طرف الإنسان ،بالإضافة إلى تلوث الهواء، وذلك بوضع إجراءات صارمة وضوابط معينة تحكمها وتخضع المخالفين لها إلى عقوبات نافذة¹.

هـ - السياسات الحضرية:

هي تلك السياسات التي تهدف إلى تحسين وتطوير المجال الحضري وإعطاء صورة حضرية للمدن لمواكبة العصرنة، فهي سياسة قطاعية تباشرها دولة ما في الميادين الاقتصادية، الاجتماعية والثقافية ،على مستوى المجال الحضري إذ هي مجموعة من التدابير والقوانين والبرامج التي تهدف إلى تحسين إطار العيش للسكان في المدن².

و- سياسات التشغيل:

تعمل على توفير مناصب الشغل والعمل، وبالتالي مكافحة البطالة وخلق فرص العمل لإدماج كل الفئات العاطلة في مجال الشغل³.

¹ عبد النور ناجي، مبروك ساحلي، مرجع سابق ، ص ص. 29 - 30.

² نوال قلاب ذبيح، "سياسة الحفاظ على المدينة التاريخية في إطار التنمية المستدامة قسبة الجزائر العاصمة

نموذجاً"مجلة أفاق للعلوم، ع.6، (2017)، ص ص. 47 . 58 .

³ عبد النور ناجي، مبروك ساحلي ، مرجع سابق ، ص.30.

3- تصنيف السياسة العامة وفقاً لطبيعة الوظيفة:

يتعلق هذا التصنيف بوظيفة الدولة المتمثلة في الدور التقليدي، كالحفاظ على الأمن والنظام والدفاع عن الوطن، ومعالجة المشاكل الاجتماعية، و تحول وظيفتها إلى دور أوسع متجدد و تنموي. ويشمل هذا التصنيف السياسات التالية:

أ - السياسة المالية:

وهي عبارة عن مجموعة من القواعد والإجراءات والتدابير التي تتخذها الدولة لإدارة نشاطها المالي ، بأكبر كفاءة ممكنة، باستخدام معدلات الضرائب والإنفاق الحكومي للتأثير على الطلب الكلي للبيع، بتخفيض معدلات الضرائب على رأس المال، وهذه السياسة تفيد الطبقات الغنية بحيث يؤدي ذلك إلى زيادة الاستثمار وتعتبر بذلك هذه السياسة، أداة لتوجيه الاقتصاد القومي وإعادة توزيع الثروة¹.

ب - السياسة النقدية:

تتمثل هذه السياسة في مجموعة من الإجراءات والقرارات التي تتخذها الحكومة في المجال النقدي بشكل مباشر أو عن طريق البنك المركزي، للتأثير على النشاط الاقتصادي وتوجيهه بصورة تكاملية مع السياسة المالية².

ج - السياسات الإجرائية والفعلية:

تتعلق هذه السياسات بمدى قيام الحكومة وأجهزتها المختلفة بتنظيم شؤونها وإدارة أعمالها، فالسياسات الفعلية تحدد ما سوف تتجزه الحكومة مثل ترصيف الطرق، ودفع الإعانات للرعاية الاجتماعية وغير ذلك.

¹المرجع نفسه، ص.31.

²المرجع نفسه، ص.32.

أما السياسات الإجرائية فتتعلق بالكيفية التي يشرع بها العمل، وتشمل المسائل التنظيمية مثل تحديد الأجهزة المسؤولة عن القيام بالعمل و نوعية الإجراءات التي يجب أن تتبع في تنفيذ الأنشطة¹.

د - السياسة التوزيعية وإعادة التوزيع:

هي تخصيص الوكالات الحكومية بمختلف أنواعها الأموال والسلع والخدمات وتوزيعها على الأفراد والجماعات في المجتمع، من أجل الاستفادة منها فهي عبارة عن توزيع الامتيازات على المجتمع مثل سياسة الأجور.

أما سياسة إعادة التوزيع فتقوم بها الدولة لفائدة الفئات المهمشة في المجتمع وهي فئات لم تستفد من السياسة التوزيعية، ومن أجل إحداث المساواة والعدل في مستوى الثراء تقوم الحكومة باستعادة جزء من الموارد من الطبقة التي تحصلت على حصص كبيرة من الموارد والقيام بإعادة توزيعها على الفئات المحرومة مثل منحة طلبة الجامعة، والضرائب وغيرها².

هـ - السياسة الاستخراجية:

و يطلق عليها أيضا اسم سياسات تعبئة الموارد، وتتمثل في إستخراج الموارد البشرية المادية من البيئة الداخلية والخارجية، من خلال تكوينها و توظيفها لخدمة المجتمع مثل

¹ أحمد مصطفى الحسين، مدخل إلى تحليل السياسة العامة (عمان : المركز العلمي للدراسات السياسية، 2002)، ص 35-40.

² مها عبد اللطيف الحديثي، محمد عدنان الخفاجي، النظام السياسي والسياسة العامة (دم، مركز الفرات للتنمية والدراسات الاستراتيجية، 2006)، ص.04.

سياسة التجديد، وتعتبر الضرائب من أهم الأشكال الإستخراجية للموارد فهي تعني إستخراج النقود والسلع من أفراد المجتمع لأغراض حكومية دون أن يتلقوا منفعة فورية أو مباشرة¹.

و- السياسات العامة التنظيمية:

و تدعى أيضا السياسة الضابطة أو القانونية، ونظرا لتزايد المشاكل المتعرض لها كمشاكل الصحة والنقل والمرور من جهة ، وتزايد أنشطة الحكومة من جهة أخرى ، ظهرت الحاجة إلى تبني هذه السياسات المتمثلة في عمليات الضبط ووضع القوانين واللوائح التنظيمية التي يقوم بها النظام السياسي، ويطبقها على المجتمع بدواعي المصلحة العامة، وأحسن مثال على ذلك ، القوانين التي تحرم بعض السلوكيات الاجتماعية مثل الإجرام والسرقة والقتل وغير ذلك².

ز- السياسات الرمزية:

هي تلك السياسات التي ليس لها تأثير مادي محسوس ، وهذا النوع من السياسات لا تخصص أنواع معينة من المنافع المادية وليس لها أضرار مادية معينة، فهي دائما توجه للقيم الاجتماعية العليا كالسلام والوطنية بالإضافة إلى العدالة الاجتماعية³.
كما يقصد بها أيضا مدى قدرة النظام على تعبئة الجماهير، من خلال التأثير عليهم بواسطة الرموز والقيم التي لديها صدى كبير في نفوسهم، ومن بين هذه الرموز تلك التي

¹ عزيزة ضميري، الفواعل السياسية ودورها في صنع السياسة العامة في الجزائر، رسالة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية تخصص التنظيمات السياسية و الإدارية (جامعة الحاج لخضر باتنة، كلية الحقوق قسم العلوم السياسية، 2008)، ص 17.

² أحمد مصطفى الحسن، مرجع سابق ، ص. 36.

³ المرجع نفسه ، ص. 40.

تتعلق بالسيادة الوطنية وهويتها، ويستخدم هذا النوع من السياسات لغرض التأثير على الأفراد واستمالتهم للامتثال والولاء للسلطة العمومية¹.

مما سبق يتضح إذن أن سياسة التجديد الحضري ماهي إلا إحدى السياسات المتفرعة عن السياسة الحضرية التي كما سبق وأن اشرنا إلى ذلك تهدف إلى تطوير المجال الحضري، وسوف يتم الكشف عن مغزى سياسة التجديد الحضري فيما يلي.

المطلب الثالث: مفهوم سياسة التجديد الحضري:

إنّ سياسة التجديد الحضري ليست وليدة اليوم، فهي تعتبر من السياسات العامة التي ظهرت في الدول العربية استجابة لبيئة حضرية عرفت تدهورا كبيرا جراء الحرب العالمية الثانية ، تطلبت تدخل السلطات العمومية لإيجاد حلها، لإعادة هيكلة المدن وتدعيمها بالتجهيزات اللازمة التي توفر شروط الحياة المواتية للمواطنين من أجل استقرارهم بعد ما خلفته سنوات الحروب .وقد أخذت أهمية هذه السياسة في التنامي وخصصت لها العديد من الدراسات محاولة التعريف بالتجديد الحضري كأسلوب جديد للتدخل في المجال الحضري من زوايا مختلفة .

وقد عرف التجديد الحضري باعتباره نشاط تمليه الحكومة في إطار السياسة الحضرية، على أنه عبارة عن إعادة التطوير لمساحات كبيرة من الأحياء المتخلفة في المناطق الرئيسية من تلك المدن التي تعاني من تدهور وضعها الحضري، فهي عبارة عن ترميم الأبنية وتكييفها وفق متطلبات الحياة المعاصرة، و هي بمثابة سياسة جديدة ونقلة نوعية من مرحلة قديمة إلى مرحلة متقدمة².

¹ ناجي عبد النور، مبروك ساحلي، مرجع سابق ، ص.31 .

² فرحات عبد الله، طارق فدك، "نحو مبادئ متكاملة لتخطيط وتصميم المنطقة المركزية لمكة المكرمة"، مجلة جامعة الملك عبد العزيز، م.4، ع.1 (1992)، ص.ص. 6

فالتجديد الحضري حسب هذا المفهوم عبارة عن عملية تبادر بها الحكومة، تحت مظلة السياسة الحضرية للمساهمة في التطوير وإعادة إحياء نبض المدن، التي يعاني وضعها الحضري من الركود، والعمل على تكييفها مع الوضع الراهن العصري.

كما يقصد بالتجديد الحضري عملية إحداث تغيير في الناحية العمرانية للمدينة وذلك باستبدال الهياكل والمرافق القديمة بهياكل تتلاءم مع متطلبات الحاضر، وهذا للاستجابة للعديد من الضغوطات والتغيرات سواء الاجتماعية والاقتصادية و العمرانية¹.

فالتجديد الحضري من هذا المنطلق عبارة عن عملية تعويض الهياكل العتيقة بهياكل متقدمة وعصرية تتلاءم مع احتياجات الحاضر، تتماشيا مع ما تمليه البيئة الاجتماعية والاقتصادية والعمرانية من تغيرات تجبر الحكومات على اتخاذ التدابير للتكيف معها.

فالتجديد الحضري يتمثل إذن في عملية هدم المباني القديمة بأكملها وتعويضها بمباني جديدة قائمة على أسس معمارية عمرانية عصرية، مع الأخذ بعين الاعتبار خصائصها الثقافية والهندسية وتناسقها مع النسيج الحضري المجاور².

إنّ للتجديد الحضري جانبه المتخصص بتنظيم وترقية حياة وديناميكية المدينة، وتنظيم علاقات العمل فيها، وربط النشاطات التي تقدمها هذه المدينة من عمل، سكن، ثقافة وحتى أماكن للنزهة. فمجال التجديد الحضري يلتقي داخليا مع تخطيط المدينة من حيث خصوصياتها العمرانية، الاجتماعية، التراثية والدينية وغيرها.

¹ عبد الباقي عبد الجبار الحيدري، التجديد الحضري لقلعة أربيل دراسة إقتصادية إجتماعية وعمرانية، رسالة ماجستير (جامعة بغداد: مركز التخطيط الحضري و الإقليمي، 1984) في

<http://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=287315>

² عبد المجيد هلال، "المصطلحات المرتبطة بالتجديد الحضري مقارنة منهجية"، في التجديد الحضري بالأنسجة العمرانية،

تحرير محمد الزرهوني (صفرو: منشورات الملتقى الثقافي لمدينة صفرو، 2016)، ص 21.

في الأخير يمكن القول إذن بأن سياسة التجديد الحضري، هي عبارة عن مجموعة من الإجراءات السياسية المتمثلة في القوانين و القرارات التي تضعها حيز التنفيذ، و كذا تلك الإجراءات الاقتصادية التي تصاحب التغيير في طبيعة النظام الاقتصادي مثلا من الاشتراكي إلى الرأسمالي وتفتح الدولة بذلك على الاستثمار الأجنبي، هذا التحول الذي يفرض إعادة النظر في البيئة الحضرية بإعتبار أن المدن بمثابة واجهة للدول، بفضل الإجراءات الاجتماعية والعمرانية التي تتولاها الدولة لتحسين ظروف البيئة الحضرية وهيكلية المدينة وقطاعاتها تماشيا مع التغيرات والمتطلبات الحديثة، وسيتم الكشف عن الدوافع التي تؤدي إلى تبني هذه السياسة فيما يلي.

1-أسباب تبني سياسة التجديد الحضري:

هناك عدة أسباب تكمن وراء تبني الدول سياسة التجديد الحضري، وهي تختلف من دولة إلى أخرى، وبالتالي من مدينة إلى أخرى، وتتعرض هذه الاختلافات على عدة نواحي تظهر أساسا في شكل المباني أو الطرقات وحركة النقل، وحتى الأشكال المعمارية عن طريق إجراء تحديثات عليها، ويمكن حصر هذه الأسباب فيما يلي :

أسباب اجتماعية:

ترتبط هذه الأسباب بنوعية العلاقات الاجتماعية التي تنتج ما يعرف بمختلف النظم الاجتماعية، حيث تتكون في طياتها مجموعة من القيم التي يتصف بها المجتمع وهي تختلف من منطقة إلى أخرى داخل المدينة، بالإضافة إلى وجود كثافة سكانية عالية¹.

¹ محمد محمود إسماعيل ، "البدائل التخطيطية للتجديد الحضري لمدينة الكاظمية المقدسة" ، مجلة الأستاذ، م. 2، ع. 211 (2014)، ص ص. 37-52.

أسباب اقتصادية:

تتمثل هذه الأسباب في كل ما يتعلق بالنشاطات الاقتصادية للأفراد عامة، وبالأخص النمط الاقتصادي المعتمد من طرف الدولة. بحيث تختلف وتتفاوت النشاطات الاقتصادية من مدينة إلى أخرى، والتجديد الحضري يستوجب إعادة النظر في أسباب هذه التفاوتات وإحداث تغييرات بالنسبة للمدن والعمل علي تحقيق الانسجام الاجتماعي فيها¹.

أسباب عمرانية:

تشير هذه الأسباب إلى جل المشاكل المتعلقة بالعمران مثل هشاشة الأبنية القديمة في المدن نتيجة عدة عوامل زمنية ومكانية، حيث تشهد بعض العواصم تدهور نسيجها العمراني نظرا لكونها تشكل إرثا معماريا، وبالتالي تآكل مع مرور الزمن ، و كذا عدم ملائمة تموقعها في الوقت الحاضر، مما يتطلب تجديدها ، ترميمها أو هدمها².

مما سبق نخلص إلى أن الأسباب التي تدفع بالسلطات العمومية إلى تبني سياسة التجديد الحضري مختلفة وبالتالي ينعكس ذلك على السمات التي يأخذها هذا التجديد وتتنوع الأساليب المؤدية إلى وضعه حيز التنفيذ ، هذا ما سيتم توضيحه في العنصر التالي.

المبحث الثاني: سمات وأساليب التجديد الحضري:

التجديد الحضري كنشاط من النشاطات الحكومية، يتميز كغيره بالعديد من السمات ذات الأثر البالغ على المدن حيث ساهمت في ارتفاعها وتطورها بشكل مميز ولعل المدن الغربية أحسن دليل على مواكبتها للعصرنة ، ومما لاشك فيه أن الأساليب المعتمدة في سياسة التجديد الحضري تختلف من دولة إلى أخرى حسب خصوصيات كل دولة و تراثها الثقافي ، وسيتم عرض هذه السمات و الأساليب من خلال العنصر التالي.

¹ المرجع نفسه، ص 37-52.

² المكان نفسه.

المطلب الأول: سمات التجديد الحضري:

تم اتفاق المختصين على أنّ سياسة التجديد الحضري تتسم بالعديد من السمات التي تجعلها ذات أهمية، دفعت العديد من الدول إلى تبنيها، لاستحداث واجهة عواصمها بغرض عصرنتها ومن بين هذه السمات التي ساهمت في ترقيتها نجد مايلي:

أ-المزوجة بين القديم والحديث

يظهر هذا في الحفاظ على هيكل المدينة ومظهرها، إذ توجد سياسات تجمع بين الحفاظ على الإرث التاريخي وبين الحداثة، وأحسن مثال على ذلك المعايير المعمارية والفضائية التي تحافظ على التراث ويتخللها في نفس الوقت التغير والتطور للترامن مع متطلبات الحداثة¹.

وأحسن مثال يتوضح في قرية وايت سليلد ببلدية عين الحمام حيث تم الحفاظ على دار الشباب وتخللته بعض التطورات العصرية وهذا ما يتوضح في الصورة الآتية:

الصورة رقم (01): تعبر عن المزوجة بين القديم والحديث



المصدر: اعداد الطلبة من قرية وايت سليلد بلدية عين الحمام 2014-2017

¹ السيد عبد العاطي السيد، علم الاجتماع الحضري بين النظرية والتطبيق (الإسكندرية: دار المعرفة الجامعية للطبع والنشر والتوزيع، ج.2، 2009) ، ص.282.

ب- التجديد الحضري وارتباطه بالتخطيط الإقليمي:

التجديد الحضري يتعامل في ترابطه بالتخطيط الحضري ، مع التخطيط الإقليمي ، و يتبلور ذلك من خلال التخطيط للمدن وما تتطلبه من هياكل قاعدية لتحسين ظروف معيشة السكان ، ويتجلى ذلك أيضا من خلال العلاقة القائمة بين المدينة والبيئة المحيطة بها، بحكم أن قضية الحفاظ على البيئة عد أيضا بندا أساسيا في التخطيط الإقليمي، حيث أن هذا الأخير يساهم في تموقع الأنشطة الصناعية في المدن وضواحيها الأمر الذي لن يكون دون انعكاسات على هذه الأخيرة ، لذلك يلعب التجديد الحضري دورا هاما في محاربة كل ما يمس بالبيئة الحضرية، عن طريق تكييف المدينة مع التغيرات التي تحدث فيها وتحتكم في ذلك للقواعد والقوانين التي تساهم في الحفاظ على البيئة¹.

ج-تحديده للأهداف بوضوح تام:

سياسة التجديد الحضري تحدد الأهداف بوضوح تام، إذ تنحصر الأهداف في التغييرات التي يجب إحداثها في المجال الحضري سواء تعلق الأمر بالهدم أو إعادة التأهيل، أو توسيع شبكة النقل فيها وغيرها من الأهداف.

د-الشمولية:

تتسم سياسة التجديد الحضري بكونها تمس جوانب مختلفة من المجال الحضري،مثل التغيير في المظاهر الحضرية للمدن بإدخال لمسة عصرية على هياكلها وأجهزتها،وكذا الجوانب الاجتماعية والتي تظهر في تغيير الحياة المعيشية للسكان وترقيتهم بخلق فضاءات

¹kaoutarRahal, **reconstruire la ville sur la ville stratégies des acteurs privés dans les tissus coloniaux**, présenté en vue de l'obtention du diplôme de magister(université badjimokhetarannaba : faculté des sciences de la terre département d'architecteur, 2001/2012), pp. 24-30.

للفسح، و طرقات للمشاة لا تمر منها السيارات، ومصالح صحية جوارية وغيرها أما الجانب الاقتصادي فيتمثل في تغيير البنى التحتية وتحقيق الرفاه الاقتصادي مثل تطوير الأنشطة الصناعية مع حماية البيئة، تحديث وسائل النقل التي تجنب المواطنين عناء التنقل، وكذا فتح مساحات واسعة للتسوق، بينما ما يتعلق بالجانب المعماري، فتتدخل سياسة التجديد الحضري في ذلك بإعطاء صورة جمالية وتماثيل وهندسات راقية للمدن¹.

هـ- الواقعية:

يقصد بها أن سياسة التجديد الحضري تراعي كل الخصائص الاقتصادية، الاجتماعية والبيئة الحضرية، ومدى ملائمتها للإمكانيات التي تتطلبها عملية تنفيذ مشروع التجديد الحضري².

و- إشراك الجماهير:

وتعني إعطاء الفرص للجماهير في عملية التجديد، بحيث يتم استشارتهم فيما يتعلق بتلبية حاجياتهم والاهتمام بآرائهم ومتطلباتهم، لأن الأمر يتعلق بالمحيط الذي يعيشون فيه³.

المطلب الثاني: أساليب التجديد الحضري:

تتطلب عملية التجديد الحضري استخدام عدة أساليب لإنجاز المشاريع، تعتبر ضرورية لما لها من أهمية في عملية تغيير المجال الحضري، يتمثل أبرزها فيما يلي:

¹ سلامة طابع العساسة، " التجديد الحضري كآسلوب لمعالجة مشاكل مراكز المدن حالة مدينة الكرك القديمة في الأردن"، مجلة جامعة دمشق للعلوم الهندسية، م. 23، ع. 2 (2007)، ص ص. 231-272.

² المكان نفسه.

³ المكان نفسه.

● أسلوب الحفاظ الحضري conservation urbaine :

يتمثل أسلوب الحفاظ في عملية حماية البنية الطبيعية أو المصطنعة، والعمل من أجل المحافظة على صفاتها وركائزها التي تزود الأجيال القادمة بمعالم ونتاج السابقين، تزويدهم وتعريفهم بإرثهم الحضري والثقافي والعمل على المحافظة على هويتهم الثقافية والحضارية. إن الحفاظ ليس عبارة عن تحديث المدينة والمحافظة على بعض الرموز المتفرقة، بل هو إعادة إحياء نبض قلب الكيان الحضري وحمايته من التهديدات التي تسعى إلى طمس المعالم المعبرة عن الأصالة، وهذا النوع من الأساليب ظهرت في مطلع ستينات القرن الماضي¹.

ومن هنا يمكن إبراز عدة أهداف لأسلوب الحفاظ الحضري والتي تتمثل في الجوانب التالية:

- الحفاظ على موروث الأجداد لاستمرار البناء الفعال من جيل إلى آخر ليكون بمثابة الأساس الذي يبنى عليه الإنسان لضمان بقاءه واستمراره باعتباره خزين حي.
- محاربة أسباب الأضرار التي تلحق بالمتعلكات الثقافية، وإن لم يتم التمكن من محاربتها بشكل جذري، فبالإمكان التقليل من تأثيراتها وضرورة ملائمتها مع المستجدات المعاصرة، وأحسن مثال على ذلك إدخال تجارة المضاربة بالعقارات إلى نسيج عمراني ما لايتوفر في بيئته الخدمات التحتية والاجتماعية الملائمة فالبتالي هذا النسيج يتعرض للضرر لعدم الإشراف الفني والدقيق في تفاصيله.

-إضفاء التفاوت في النسيج الحضري وهذا يظهر في جانبين أساسيين هما:

الجانب الجمالي: يساهم الحفاظ في كسر الروتين وإضفاء التباين في الخصائص البصرية.

¹ المكان نفسه.

الجانب العملي: إيجاد تباين يناسب ويتمشى مع الجانب الاجتماعي والاقتصادي بإضافة الجانب البيئي وتطلعات المجتمع المحلي.

يرتبط مشروع الحفاظ مع مفهوم إعادة الاستعمال فهو أسلوب لجعل البنايات والأحياء القديمة صالحة للاستعمال مرة أخرى، وهو أسلوب يسمح بإجراء بعض التغيرات أو الإضافات بشرط تناسقها مع الحاجات المعاصرة والوظائف الجديدة¹، وكثيرا ما نلاحظ ذلك في الجزائر التي يعرف نسيجها العمراني سواء الموروث عن فترة التواجد العثماني أو الفترة الاستعمارية، تآكلا يهدد بزوالها والصورة التالية تمثل عملية الحفاظ على التراث المعماري بقسنطينة:

الصورة رقم 02: تعبر عن عملية المحافظة على التراث المعماري في قسنطينة



المصدر: <http://www.kawalisse.com/ar/2015/05/1/> ملتقى - دولي - حول - الإرث - المعماري - و - الحضري

¹ نزار شاكر محمود، "استخدام أساليب التجديد الحضري للتعامل مع مراكز المدن التاريخية لقلعة هيت المسورة"، مجلة جامعة الأنبار للعلوم الإنسانية، ع. 1، (مارس 2012)، ص. 40-62.

• أسلوب إعادة التطوير Redéveloppement

هو برنامج شامل يهدف إلى إعادة تنظيم مختلف الهياكل العمرانية ، الوظيفية، والسكنية للمنطقة الحضرية، وهذا عن طريق إزالة المباني القديمة الهشة وإعادة بنائها وفق مخطط شامل يعكس سياسات بعيدة المدى¹.

يستخدم هذا الأسلوب في المناطق المتدهورة التي لا تتوفر فيها شروط الحياة الملائمة هذا ما يؤدي إلى هدمها وإعادة بنائها من جديد لضمان الراحة المستقبلية ، ويمكن الهدف الأساسي من إعادة التطوير، في إعادة أو تغيير في استعمالات الأرض لتوزيع الكثافة السكانية وإحداث التوازن ، لذلك نجدها قد ظهرت نتيجة لعدة ظروف ساهمت في تبنيها ومنها:

- توسع المدن و ما انجر عنه من مشاكل ضخمة تطلبت إعادة النظر .
- ظهور أبنية جديدة تتطلب وسائل حضرية جديدة.
- تغير وجهة نظر اتجاه البيئة.

وفي الواقع يعود تبني سياسة إعادة التطوير للمجال الحضري كنتيجة لسببين رئيسيين وهما:

- مشاكل المرور وازدحام الطرقات بشكل كبير في المدن، إذ تعتبر مشكلة عالمية.
- الأبنية المزدية بحيث معظم المدن تحوي عناصر تاريخية هشة لا تتوافق مع متغيرات الحياة الجديدة في ظل الثورة الصناعية، فبالنظر إلى كان لابد من إعادة النظر في إعادة استعمال الأراضي وإزالة الأبنية واستبدالها، بموجب سياسة تصميم حضري حديثة

¹ سلام عبد الحسن جواد، " التغيير في مراكز المدن التاريخية"، مجلة المخطط والتنمية، ع. 24، (نوفمبر 2011)، ص 125-129.

توافقا مع متطلبات المدينة العصرية والمتطلبات الاجتماعية والعمرانية وحتى الاقتصادية¹. وهذا يتوضح في الصورة التالية لإعادة تطوير مقاطعة رابيير.

الصورة رقم 03 : تمثل تطبيق عملية إعادة التطوير لمقاطعة رابيير



المصدر: <http://www.agora-rabiere.fr>

• أسلوب إعادة التأهيل : Réhabilitation

يقصد بها تحسين ورفع المستوى العمراني للنسيج الحضري للمنطقة الخاضعة للتجديد الحضري، والتي تعرضت للتلف في عناصرها، والعمل على تعويض النقص على مستوى البني التحتية، فيما يتعلق بالبنائات و المعالم الأثرية المتواجدة في المدينة بمعنى التراث المعماري الحضري الذي فقد أهميته.

إنها عملية تهدف في جوهرها إلى استرجاع قيمة الاستعمال الأصلية والخصوصيات المعمارية والحضرية الأصلية لمجموعة من المباني الموجودة داخل المدن العتيقة، مع العمل على تحسينها وتطويرها بموازاتها مع العصر الحديث والأنشطة الاقتصادية الجديدة. هذه

¹ نزار شاكر محمود، مرجع سابق، ص ص. 40 - 62.

السياسة تحكمها توجهات وقوانين ومحددات ترتبط بطبيعة المنطقة المراد إعادة تأهيلها¹، فسياسة إعادة التأهيل إذن، تعتبر من أحد الطرق الأكثر استخداما لرفع مستوى الوحدات السكنية وتحسين نوعيتها وهذا ما يتوضح في مدينة القاهرة .

الصورة رقم 04: تعبر عن عملية إعادة تأهيل منزل في مدينة القاهرة



المصدر: إعادة-تأهيل-منزل-قديم-بالقاهرة-لخدمة-أ-<http://www.bonah.org/>

إضافة إلى ماتمت الإشارة إليه من أساليب سياسة التجديد الحضري الهامة و المتفق عليها. توصل المختصون في المجال إلى إضافة أساليب أخرى قد يراها البعض الآخر غير متعلقة بالتجديد الحضري ولكن في مضمونها نجدها ذات صلة بالموضوع وهي:

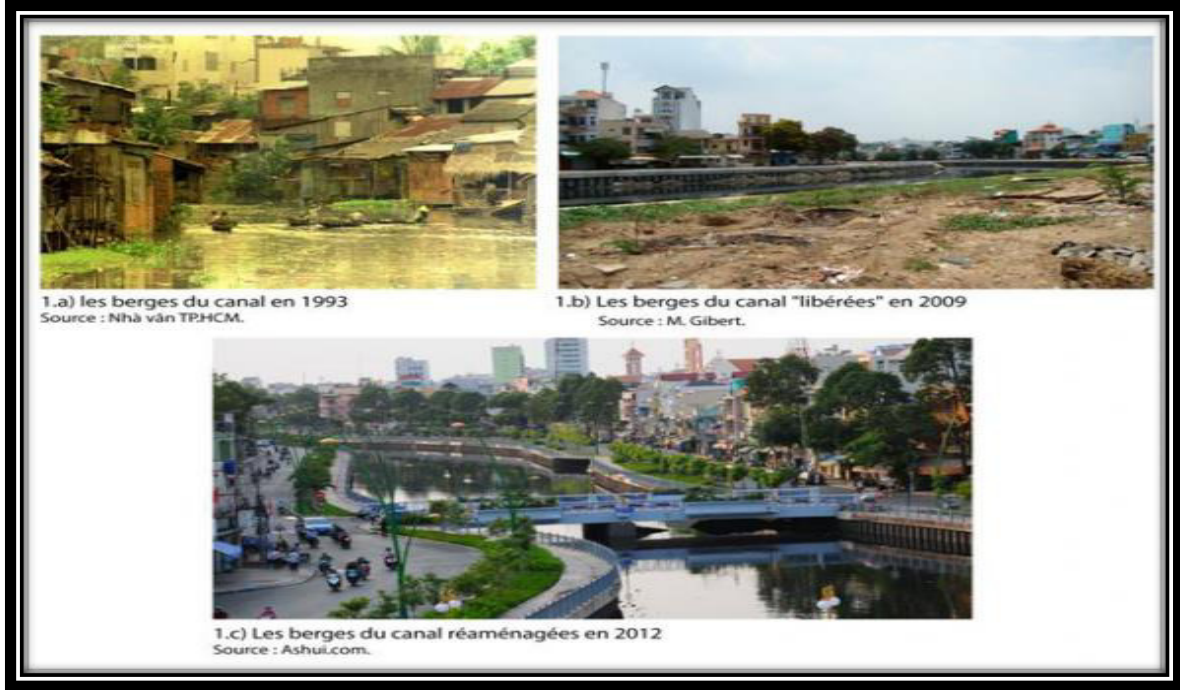
أسلوب الإملاء الحضري: urban unffil

وهو عبارة عن عملية إملاء الفراغات المتواجدة في النسيج الحضري، الذي يتمتع بارتباطات تاريخية عريقة وخصائص حضرية وحضرية مميزة ولها ترابط بصري، حيث يضاف إليها أبنية جديدة راقية لتشكل مع بعضها البعض نسيجا مترابطا وظيفيا، بصريا.

¹ عمر حازم خروفة، "سياسات التجديد الحضري وفق مناهج الإستدامة تقويم المدن التقليدية الموصل نموذجا"، مجلة القادسية للعلوم الهندسية، م. 7، ع. 3 (جويلية 2014)، ص. 105 - 121.

تهدف سياسة الإملاء الحضري إذن إلى تحقيق التكامل البصري و الربط بين التطوير وإعادة التأهيل للمناطق العريقة¹.

الصورة رقم 05: تعبر عن عملية الإملاء الحضري.



المصدر:

https://www.google.com/search?q=la+photo+de+berges+de+canal+avant+et+apres&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiLxdaZ9OXWAhVFXBQKHYY0yDG4Q_AUICigB&biw=1366&bih=637#imgsrc=4rx5orVndZRa7M

• عملية التوافق بين الحفاظ والتطوير : conservation et développement

التوافق عبارة عن عملية تتمثل في إجراء ترابط بين الحفاظ والتطوير في ما يخص الفضاءات الحضرية ويتم ذلك عبر سياسات التدخل الحضري ، بالمراكز التاريخية المتمثلة في كونها مراكز حية ذات قيم تاريخية تراثية تمتلك أبعاد روحية، رمزية، وجمالية ويمكن اعتبارها كذلك مجموعة من الفضاءات التي تتمتع بشواهد متنوعة نتيجة للحضارة التي شهدتها المدينة،و التي تظهر من خلال مشروع الحفاظ والتطوير، مثل إضافة أجزاء جديدة

¹ سلامة طابع العساسة، مرجع سابق، ص ص. 231 - 272.

بديلة دون التخلي عن الأجزاء العتيقة ، بل إضفاء طابع جديد عليها مجاورا أو مغايرا، يظهر هذا بشكل كبير في الدول العربية إذ تعتمد عليه في تطوير مراكزها التاريخية مثل ما هو الحال في مدينة جدّة، القاهرة ودمشق¹، و هذا ما تعكسه الصورة الآتية لمدينة حلب بسوريا قبل الدمار الذي لحق بها في السنوات الأخيرة:

الصورة رقم 06: تعبر عن عملية التوافق بين الحفاظ و التطوير في مدينة حلب.



المصدر: <http://50mm.vn/2016/08/21/syria-vung-dat-cua-chien-tranh-va-nuoc-mat>

المطلب الثالث: أهم الإجراءات الأولية للبدء في التجديد الحضري

إن أي مشروع من المشاريع لا يبدأ عبثاً، بل هناك العديد من المراحل التي تدرس بعقلانية وواقعية بالأخذ بعين الاعتبار المخاطر والفرص و التهديدات التي تواجه تنفيذ أي مشروع و يتطلب ذلك تبني خطة ورؤية واضحة للوصول إلى الأهداف المرجوة. لذلك تبدأ مراحل العمل في مشاريع التجديد الحضري على المستوى الميداني، بجمع كل المعلومات والبيانات المتعلقة بالمنطقة وتنتهي بطرح رؤية تصميمية تفصيلية للمشروع، والهدف الرئيسي من

¹ سلام عبد الحسن جواد، مرجع سابق، ص ص. 125 - 129.

إعادة تحديد المناطق الحضرية لمراكز المدن التاريخية، هو معالجة الديناميكية المعقدة التي تتعرض لها المناطق الحضرية التي أفرزت العديد من المشكلات فتبدأ العملية عندما تلتزم السلطات العمومية وجود مشكلة حضرية، وتتبع الخطوات التالية كلها:

1-تحفيز المشروع:

إن البدء في عملية التجديد الحضري تحفزها العديد من الدوافع سواء اقتصادية، اجتماعية وحتى مؤسسية و بيئية و هي كالتالي:

-**المحفزات الاقتصادية:** قد تكون إيجابية ويمكن أن تكون سلبية، بمعنى أن هناك الفرص أو التهديدات التي تمس القطاعات الديناميكية الجديدة كالنتمية والسياحة و تمس الأسواق كالتدفقات التجارية فهذه قد تكون كدوافع للقيام بالتجديد الحضري¹.

-**المحفزات الاجتماعية:**هي أيضا يمكن أن تكون إيجابية أو سلبية، وتتمثل في توفير الاحتياجات وكل أنماط الحياة المستمرة، كالأحداث الثقافية، و العمل على مواجهة المشاكل الاجتماعية كالفقر والبطالة كذلك ما ينجر عن الكوارث الطبيعية.

- **المحفزات البيئية:** تشكل حافزا مهما لتجديد المناطق الحضرية، بهدف معالجة المشاكل في الأحياء الحضرية التي تعرضت للتدهور ومستها مخاطر بيئية.

-**المحفزات المؤسسية والسياسية:** هذه الأخيرة تدفع نحو إطلاق عملية التجديد الحضري وأحسن مثال على ذلك التغيرات الجيوسياسية الواسعة كالدخول في الشراكة تتطلب النظر إلى أدق التفاصيل وجمع التفاصيل كشراكة الإتحاد الأوروبي، وكذلك تغيير في نمط

¹ ابن عاشور عبد الحكيم ،الدركاري عبد الرحمان ، مدينة مولاي ادريس زرهون: بين ارث الماضي واكراهات التجديد والتأهيل الحضريين.ص ص. 9-25.

الحكومة أو القيادة أي تغيير في نوع الحكومة أو قائد يميل إلى التغيير ويتمتع بإرادة للتطور ومواكبة العصر وعدم الانكماش والعيش في معزل عن العالم¹

يمكن القول بأن عملية التجديد الحضري تبدأ تحت أي ظرف من الظروف خاصة لو تعلق الأمر بتوفير البنية التحتية الرئيسية الجديدة، كضرورة بناء مطارات أو جامعات.

2- مراحل البدء في تنفيذ المشروع:

تتمثل مراحل البدء في مشاريع التجديد الحضري فيما يلي:

أ- مرحلة تنظيم إطار العمل:

بحيث يتم وضع كل العناصر الأساسية من مكونات التدخل الإستراتيجي في المكان وتحديد الإجراءات والتدابير اللازمة لذلك، كالتدابير التنظيمية والاقتصادية مثل الحوافز والضرائب، التدابير الفيزيائية كمشاريع البنية التحتية، بالإضافة إلى تهيئة إطار مؤسسي قائم للانطلاق في عملية التجديد الحضري وتحديد الجهات الفاعلة.

ب- مرحلة تعريف المشروع أو ما يسمى بتحديد الأهداف والغايات:

معظم المشاريع تظهر من هدف إستراتيجي ووضوح المفاهيم الأولية للمشروع والإجابة عن الأسئلة المطروحة، كيف يتم الإعداد للمشروع الذي يجري النظر فيه؟ وماهي الفوائد التي تعود على المؤسسة؟ ماهي القيود وماهي معايير النجاح؟ بالتالي يحاصر المشروع بمجموعة من المفاهيم والأهداف المحددة، حيث كانت هذه الأخيرة في بدايات مشاريع التجديد الحضري، مرتبطة بمفهوم التجديد الحضري نفسه، حيث كان التجديد يشير إلى استبدال المناطق المتضررة والمهجورة بسبب الحروب إلى مشاريع جديدة وخاصة منها المشاريع الإسكانية، والدليل على ذلك تبلور تلك البرامج بصورة واضحة في لائحة الإسكان لعام

¹ المكان نفسه.

1949، والتي حددت على إثرها مجموعة من الأهداف ذات مدى واسع للتجديد الحضري¹ وهي:

- إزالة التلف الحضري والمناطق الهشة؛
- الحد من الفقر؛
- توفير حياة لائقة وبيئة ملائمة للسكان؛
- تجديد وإيجاد مراكز المدينة؛
- تعزيز معدل العوائد المالية في المنطقة المركزية في المدينة.

يمكن صياغة أهداف التجديد الحضري لتكون فيما يلي:

- العمل على تشجيع إعادة تأهيل الهياكل الحضرية.
- تحسين البيئة.
- الحفاظ على النسيج الفريد من نوعه للمناطق المختارة.
- إعادة هيكلة الأنشطة الاقتصادية التي تقع في النسيج الحضري².

د-مرحلة تحديد الإستراتيجيات و تخطيط المشروع:

تتم ترجمة الأهداف والغايات المسطرة التي تشير إلى التدخلات التخطيطية الرئيسية والهياكل التصميمية إلى إستراتيجيات للعمل، و تتمثل إستراتيجيات التجديد الحضري لموقع معين في اتجاه تعزيز التجانس بين المناطق الحضرية المختلفة، ومكافحة التمييز الاجتماعي، لذلك يتطلب مشروع التجديد الحضري استهداف التوحيد الكامل بين المدن ،

¹ بهجت رشاد شهين، حيدر ناجي عطية، "التنمية الحضرية لمراكز المدن العراقية من خلال تفعيل آليات التجديد الحضري"

،مجلة جامعة كربلاء العلمية، م.2، ع.2، (2014)، ص ص.177-190.

² المكان نفسه.

كما يتطلب حل للمشاكل الخاصة بالأراضي المتواجدة في المدينة، واحترام نسيجها الاجتماعي الخاص، تراثها، وتعزيز إمكانياتها التقليدية أو الجديدة¹.

تستند هذه المرحلة إلى جهة أو منظمة خاصة، تزود بقدرات تقنية عالية في التخطيط للتطوير الحضري كالوكالة الخاصة أو اللجنة.

ويمكن تطبيق استراتيجيات التجديد الحضري في المناطق كمايلي:

• **عملية التدخل في المناطق العشوائية أو غير المنظمة:**

يكون التركيز في هذه المناطق علي إمدادات المياه وشبكات الصرف الصحي، والتخلص من النفايات وتحسين شبكة الطرق استثناء المرافق.....الخ.

• **عملية التدخل في المناطق المهترئة العتيقة:**

التركيز على تجديد المباني بالتعاون مع سكانها، و تطبيق هذه المشاريع لتطوير جميع الشبكات كشبكات المياه.

• **عملية التدخل في الأجزاء التاريخية وسط المدينة:**

الهدف هو حفظ وتعزيز المساحات المبنية التقليدية والتي لاتزال مؤهلة، والحرص على جذب السياحة للأراضي الحضرية، وينبغي الحفاظ على المحلات التجارية التقليدية، وعرض أنشطة الخدمات لتجديد الاقتصاد المحلي.

• **عملية التدخل في المناطق الحضرية المهجورة الكبيرة**

تتركز في المناطق الصناعية وأراضي السكك الحديدية، بإعادة تنظيم كاملة لها، والحرص علىخلق تكوينات عمرانية جديدة وضرورية، حيث يتم الاحتفاظ فقط بالمباني الموجودة ويتم

¹ المكان نفسه.

تجديدها وتحويلها، وبالتالي بقاء الذاكرة للموقع بحيث أن هذه المناطق كبيرة بما يكفي لاستخدامها واستغلالها في عدّة وظائف كالسكن، الأماكن العامة، المكاتب، وأنشطة أخرى كالثقافة والتجارة¹.

هـ - تحليل الوضع الراهن:

يعتبر تحليل الوضع لواقع الحال، خطوة أساسية بالنسبة لأي مشروع تجديد بالإضافة إلى التشخيص والرؤية، فهي تحفز من أجل اتخاذ قرارات من قبل المخطط. فالتجديد الحضري عملية تكييف الهيكل الحضري للمدينة وقطاعاتها بشكل مستمر، لتوفير المتطلبات الحديثة للأفراد والمجتمع ككل، إذ تعدّ عمليات التجديد الحضري إحدى الممارسات الهامة في سياسات التصميم الحضري التي تتعامل مع المناطق ذات الوضع البيئي الرديء الذي تصاحبه أوضاع اجتماعية، اقتصادية، عمرانية سيئة².

يتم اختيار مناطق التجديد الحضري وهي مناطق التلف الحضري استناداً على عدّة معايير تخطيطية وعمرانية اجتماعية أهمها:

- معايير النمط الهيكلي للمدينة ومعايير الترابط الهيكلي والوظيفي والتاريخي للنسيج الحضري.

- معايير منظومة الحركة في المدينة.

- معايير العوامل الطبوغرافية والرغبات المشتركة للسكان³.

فالإجراءات الأولية للبدء في التجديد الحضري تتلخص فيمايلي:

¹ المكان نفسه.

² المكان نفسه.

³ أبو غالي سمر محمد، استراتيجيات التطوير الحضري لمراكز المدن (مركز مدينة رفح كحالة دراسية)، دراسة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، (كلية الهندسة في الجامعة الإسلامية في غزة ، 2003)، ص. 45.

➤ وضع الأهداف التي تعد أول مرحلة من مراحل هذه العملية، حيث يتم تحديد الهدف المراد تحقيقه وراء هذا المشروع، من خلال التطرق إلى نقاط القوة والضعف وكل المؤشرات (الأرض، طرق النقل، دراسة نظام المدينة وتأثيراتها والسياسة الحضرية....)

➤ وضع الاحتمالات المتوقعة وغير المتوقعة و ذلك بدراسة جميع الاحتمالات وترتيبها، في ظل البيئة المتغيرة وفي إطار الفرص والتهديدات وتقسيمها إلى احتمالات ثانوية، فرعية، فرعية.

➤ وضع السيناريوهات أي الإجابة عن بعض التساؤلات مثلا ماذا لو حصل هذا؟ كيف سيحل؟ متى سيطبق المشروع؟¹

➤ متابعة الخطة وفحصها حيث يتم متابعة الخطة المنفذة من وقت إلى آخر وهذه المرحلة ضرورية أثناء وبعد التنفيذ.

➤ تعتبر التغذية الإسترجاعية أهم المراحل لمساعدة الإستراتيجية للوصول إلى الأهداف المطلوبة².

في الأخير يمكن القول بأن إجراءات البدء في التجديد الحضري تعتبر هامة وأساسية لإنجاح هذه السياسة التي تمس محيط الأفراد بالدرجة الأولى.

¹ بهجت رشاد شهين، حيدر ناجي عطية، مرجع سابق ، ص ص 177 - 190.

² المكان نفسه.

خلاصة الفصل الأول:

صفوة القول هي أن سياسة التجديد الحضري تعتبر من أهم السياسات العامة التي تلجأ إليها الدول لتحسين مظهرها الحضري، وما يمكن القول عنها أنها عملية جادة لتحسين وتطوير الأوضاع بالنسبة للسكان وإعطاء صورة جمالية عن المدينة، ومواكبة العصرنة بتجاوز التخلف من خلال الترابط بين مختلف المجالات الاجتماعية، الاقتصادية، السياسة والمعمارية، للخروج بنسيج حضري متميز بإتباع العديد من أساليب التجديد الحضري الراقية والهادفة عبر مراحلها المختلفة.

وفي الأخير يمكن القول بأننا أثبتنا صحة الفرضية الأولى في صياغتها المتمثلة في "تعتبر سياسة التجديد الحضري بمختلف أساليبها، حجر الزاوية في تطوير وتنظيم الحياة في المدن"، وهذا يظهر من خلال سمات و أساليب سياسة التجديد الحضري التي تضمن حياة المدينة الراقية والعيش الآمن فيها.

الفصل الثاني

المجال الحضري في الجزائر بين التحديات
و الرهانات من 1990 إلى 2017

عرف المجال الحضري في الجزائر عدة تحولات نتيجة لجملة من الظروف والعوامل السياسية والاقتصادية والاجتماعية التي لعبت فيها الدولة الدور الرئيسي في تشكيله وذلك عن طريق تدخلاتها بتحديد الأطر القانونية لتنظيمه بهدف إيجاد حل للعديد من المشاكل التي تشكل تحديات كبيرة لا بد من رفعها.

وتعد الجزائر العاصمة على وجه الخصوص، إحدى المدن الجزائرية التي عرفت أوضاعا جد معقدة ترجع أسبابها إلى ما أملتة مرحلة التصنيع التي خلقت أقطابا صناعية ساهمت في جلب نسبة كبيرة من العمالة نحو الشمال، في ظل غياب سياسة حضرية تستوعب هذه التغيرات الاجتماعية، إضافة إلى مرحلة اقتصاد السوق التي وضعت المدن الجزائرية أمام تحديات جديدة لتصحيح أخطاء الماضي ومحاولة مواكبة العولمة وخلق مجال حضري يستجيب لتطلعات المواطنين، وتصبح العواصم الجزائرية مرآة تعكس قدرة الدولة على التأقلم مع كل هذه التحولات .

لذلك لجأت السلطات العمومية إلى إتباع إستراتيجية حضرية تتمثل في سياسة التجديد الحضري وما تحمله من تغييرات في مورفولوجية المدن ، و لإنجاح هذه الإستراتيجية لا بد أن يتم تنفيذها في ظل حكمة حضرية، تلعب فيها الفواعل و القوانين المخصصة لها دورا أساسيا في ترقية المجال الحضري، و هذا ما سيتم تناوله بالدراسة والتحليل من خلال هذا الفصل الذي قسم إلى مبحثين:

المبحث الاول: واقع المجال الحضري في الجزائر مع تبني اقتصاد السوق.

المبحث الثاني: سياسة التجديد الحضري كآلية لتطوير المدن في الجزائر.

المبحث الأول: واقع المجال الحضري في الجزائر مع تبني اقتصاد السوق

أبرز المجال الحضري العديد من المشاكل جراء التحولات التي عرفت بها البلاد منذ الاستقلال سنة 1962، حين تبنت الاقتصاد الموجه الذي أعطيت فيه الأولوية للتصنيع على حساب قطاعات أخرى خاصة التهيئة العمرانية ، وبعد ذلك مرحلة التحول إلى الاقتصاد الحر ، وتحول النظام السياسي من الأحادية إلى التعددية السياسية ، الأمر الذي أدخل البلاد في مرحلة دموية كانت لها بصمتها العميقة على المجال الحضري ، الأمر الذي لم يكن دون انعكاسات سلبية على الجانب الاجتماعي، الاقتصادي، العمراني و البيئي، فدراسة واقع المجال الحضري في الجزائر يستوجب إذن العودة إلى خلفيات تدهوره من جهة، وجملة التحديات التي تواجهه من جهة أخرى ، وهذا ما سيتم عرض ضمن هذا الفصل على النحو الآتي.

المطلب الأول: خلفيات تدهور المجال الحضري و تحدياته

عملت الجزائر عقب الاستقلال على السهر لبعث التنمية في البلاد بما يحقق الرفاهية للمواطنين من خلال توفير التعليم، الصحة والخدمات، وحققت بذلك تحولات كبرى في الحياة السياسية والاقتصادية، أثرت بشكل واضح على البنية الاجتماعية بمحاولة إخراج المجتمع الجزائري من دائرة التخلف التي عانى منها جراء الفترة الاستعمارية، وقد كان للتدخل المباشر للدولة عن طريق التخطيط، الدور الكبير في هذا التغيير الهيكلي إلى غاية منتصف ثمانينيات القرن الماضي التي أفرزت نقائص ذلك النظام حيث بدأت بوادر التغيير تلوح في الأفق خاصة بعد أحداث أكتوبر 1988 ، التي أعلنت عن بداية مرحلة حاسمة في التحول الاقتصادي و السياسي و الاجتماعي داخل المجتمع ، ترسم ملامح التحول في اتجاه سياسة

الفصل الثاني: المجال الحضري في الجزائر بين التحديات والرهانات من 1990-2017

ليبرالية اعتمادا على إصلاحات هيكلية¹، ولم تكن هذه الأحداث دون انعكاسات على المدن الجزائرية التي شهدت مشاكل في جميع المجالات، مما أدى إلى تدهور الأوضاع فيها ويمكن حصر أسباب هذا التدهور فيما يلي:

- التركيز من قبل السلطات على الاقتصاد و التصنيع و إغفال الجانب الحضري بسبب انخفاض أسعار البترول و الانشغال بالتحويلات السياسية و الاقتصادية (الانتقال من الاقتصاد الموجه إلى اقتصاد السوق)، زيادة إلى العشرية السوداء التي سببت في فوضى عمرانية بسبب نزوح سكان الأرياف إلى مراكز المدن، مما أدى إلى فقدان المدينة الجزائرية لقيمها الحضرية².
- التوسع العمراني غير المتوازن عبر محيط المدينة و الأراضي الفلاحية حيث اقتطعت أراضي فلاحية من أجل إقامة مشاريع سكنية، مناطق صناعية، لمواجهة الاحتياجات الاجتماعية من السكن و المرافق وتجسيد سياسة التصنيع من جهة ثانية، بالتالي ظهور أحياء و مساكن عشوائية بالإضافة إلى الاستهلاك المفرط للأراضي الزراعية.
- غياب النظرة الشاملة لواقع المدينة و القطيعة الواضحة من التصميم و الانجاز³.
- انعدام النظرة المعمارية و العمرانية المتجانسة الكفيلة بتحقيق الأهداف الوظيفية والجمالية والخدماتية في إطار بعد مستقبلي .
- عدم قدرة الأفراد و الجماعات على التكيف مع الحياة الحضرية هذا ما يظهر من خلال السلوك غير حضري للأفراد⁴.

¹ باية بوزغاية ، توسع المجال الحضري و مشروعات التنمية مدينة بسكرة نموذجا، مذكرة مقدمة لنيل شهادة دكتور في علم الاجتماع، (جامعة محمد لخضر: كلية العلوم الإنسانية و الاجتماعية، 2016/2017)، ص ص. 239-242.

² Ali Hadjiedj , "la ville algérienne début d'une profond mutation" in **vies de villes**, Akli Amrouche, faire murir une stratégie de reconquête pour la ville de demain, hors série, n°1, p. 15.

³ باية بوزغاية ، مرجع سابق، ص ص. 245.

⁴ Ibid, p.18.

الفصل الثاني: المجال الحضري في الجزائر بين التحديات والرهانات من 1990-2017

- ازدياد حجم البطالة و ازدياد أزمة الشغل، ارتفاع حجم البطالة الحضرية التي تقدر ب 11.3 % عند فئة الشباب في جانفي 2014، وتقدر نسبة البطالة الحضرية في الجزائر سنة 2015 ب 25 %¹.
- أزمة التنقل خاصة بالنسبة للمدن الكبرى.
- تفشي الأمراض و المظاهر الاجتماعية الحضرية السلبية مثل الانحرافات، الفقر، التسول.
- تريفيف المدينة الجزائرية وتنامي ظاهرة الأحياء المتخلفة مما أدى إلى اختناق حاد خاصة في المدن الكبرى كالعاصمة وهران، قسنطينة، بالتالي شكلت خطرا على الحياة الاجتماعية و تشويه صورة المدينة الحضرية وزيادة إلى ظهور الآفات الاجتماعية.
- ظهور البناءات الفوضوية مما حملت من أثار جانبية كان لها تأثير مباشر على البيئة السكنية و البيئة العامة المحيطة بالمدينة.
- حاجة المدن الجزائرية إلى الذوق الفني و المعماري بسب تشوه المباني و غياب المساحات الخضراء بالإضافة إلى غياب التنظيم والتنسيق بين عناصر الموقع بالبنية المحيطة بمدنها².
- التهميش الحضري الذي ارتبط عموما بالفقر و الحرمان و اللامساواة الاجتماعية والاقتصادية إذ يعتبر الفشل في صياغة عملية دائمة للتهيئة الحضرية، وهذا قد يكون مباشر في ظل رفض السلطات بتنظيم و تهيئة بعض الأحياء لاعتبارات قانونية وجغرافية كما يكون غير مباشر نتيجة لغياب شكل التنمية المستدامة و حوكمة محلية تهدف لإزالة الفوارق الاجتماعية و الاقتصادية في ظل غياب إمكانيات، استراتيجيات

¹ بوزاغية باية ، المرجع السابق، ص.245.

² المكان نفسه.

الفصل الثاني: المجال الحضري في الجزائر بين التحديات والرهانات من 1990-2017

تنموية، فالتهميش الحضري الذي عرفته الجزائر عكس فشل تحقيق أهداف عملية التهيئة الحضرية ميدانيا¹.

- النمو السكاني السريع كان له اثر كبير على نمو المدن، خاصة فيما يتعلق توفير السكن بحيث ارتفع معدل الزيادة الطبيعية، قدر عدد سكان الجزائر سنة 2006 بـ 32854000 مليون نسمة، وقدر عدد سكان الجزائر حسب إحصاء السكان لسنة 2008 بـ 34.9 مليون نسمة²، وتواصل النمو الديموغرافي بشكل سريع، حيث بلغ عدد السكان في الجزائر في جانفي 2014 إلى 39.5 مليون نسمة³، ووقدرت سنة 2016 بنسبة 40.4 مليون نسمة.

- التدهور في مستوى تجهيز المدن بالمرافق و الخدمات، إذ يتضح من المؤشرات تدهور مستوى المرافق و الخدمات في المدن الجزائرية بحيث تشهد هذه الأخيرة اختناقا كبيرا.

- بسبب بحركة مرور الناجمة عن تضخم الحظيرة الوطنية بعدد كبير من السيارات حوالى 800.000 سيارة سياحية سنة 1990، في حين لم يواكب ذلك تطورا في شبكة الطرق بالإضافة إلى عجز وسائل النقل الحضري في تلبية احتياجات تنقل السكان خاصة تنقل العمال إلى أماكن عملهم في المدن مثل العاصمة وهران، قسنطينة وعنابة التي تعرف اختناقات في مراكزها⁴.

عموما يمكن حصر الخلفيات المؤدية إلى تدهور المجال الحضري في الجزائر فيما يلي:

¹ ناديرة بوقبيس ، "الاحياء الفوضوية في الجزائر و اشكالية التهميش الحضري دراسة حالة مدينة قسنطينة"، مجلة علوم وتكنولوجيا، ع.42، (ديسمبر 2015)، ص ص. 15-28.

² سارة لطرش ، تأثير النمو السكاني في تغيير مرفولوجية المدينة دراسة ميدانية مدينة سطيف، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، (جامعة فرحات عباس: كلية العلوم الإنسانية و الاجتماعية، د ت)، ص.80.

³ ديموغرافيا الجزائر، 2014، ص.1، في <http://www.andi.dz/PDF/demographie/D%C3%A9mographie%20alg%C3%A9rienne%202014%20arabe%20.pdf>

⁴ عبد العزيز عقاقبة ، تسير السياسة العمرانية في الجزائر مدينة باتنة نموذجا، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية(جامعة الحاج لخضر باتنة: كلية الحقوق و العلوم السياسية، 2009-2010)، ص. 180.

- الكثافة السكانية العالية و تعدد المشكلات الاجتماعية و الحضرية.
- تطوير مناطق الضواحي و الأطراف المحيطة بالمدن.
- تريف المدنية الجزائرية.
- التخريب البيئي و المتلوثات البيئية.
- سوء استغلال الأراضي الحضرية و الصراعات حولها.
- انتشار ما يسمى بمن جديدة لانتوفر على المقومات الأساسية.
- مشكلات البطالة.
- عدم التطبيق الكافي للأدوات القانونية.
- تعقيد الإجراءات في تسيير المدن و معالجة المشاكل¹.
- ضعف التأطير و تطبيق وضيق الإطار التنظيمي و السياسات العقارية².

إن المجال الحضري في الجزائر إضافة إلى كل هذه الخلفيات المذكورة تواجهه عدة تحديات في ظل اقتصاد السوق العولمة ، وذلك في جميع المجالات سواء اجتماعية، سياسة اقتصادية، بيئية أو عمرانية، منها تحديين رئيسيين يتمثل الأول في تشبع المدينة واكتضاضها السكاني و تنوعها الوظيفي، أما التحدي الثاني فيتمثل في الامتداد العشوائي للتعمير نظرا لعدم قدرة الجماعات المحلية على التسيير الحسن و عقلانية استعمال المجال، الأمر الذي يطرح مسألتين أساسيتين وهما كيفية الملائمة بين النمو السكاني و النمو المجالي الحضري من جهة، والحدود التي تقف عندها المدينة و التحكم بعملية التنظيم

¹ باية بوزغاية ، المرجع السابق، ص ص. 248-250.

² المكان نفسه.

الفصل الثاني: المجال الحضري في الجزائر بين التحديات والرهانات من 1990-2017

المجالى و إنتاج المجالات الاجتماعية و الاقتصادية التي تشكل إطارا يستوعب هذا النمو من جهة ثانية¹.

فالمتمعن في المجال الحضري الجزائري، يجده يعاني أزمة التصميم بالنظر إلى بنياته، وهي أزمة تتعلق بكل العناصر الاجتماعية والاقتصادية والثقافية، فهو لازال يعيش جميع أنواع المشاكل المرتبطة بالفقر و السكن، وانتشار أنواع الجرائم و فوضي في مستوى التوزيع السكاني على مستوى المجال، و يلاحظ أن العولمة تفرض تحديات على الصعيد العمراني بالتأثير المباشر على عصرية النظام العمراني و التأثير على الهوية العمرانية².

أمام هذه الأوضاع التي أثقلت كاهل المدينة الجزائرية عمدت السلطات مجبرة إلى إيجاد حلول لهذه المشاكل بطرح مخططات و برمجتها في إطار سياسة حضرية، ألا وهي سياسة التجديد الحضري التي تتمحور في المشاريع الحضرية الكبرى، و هذا ما سيتم عرضه في العنصر الموالي.

المطلب الثاني: مظاهر التجديد الحضري في العاصمة :

تسببت الأوضاع و الأزمات التي مرت بها البلاد التي استبعد فيها أي اهتمام بالمدينة وبالسياسة الحضرية، في إدخال المدن الجزائرية في أزمت متعددة الأبعاد، فعمدت السلطات الجزائرية إلى وضع سياسات حضرية لتسيير كفيلة بمعالجة الأوضاع فيها، وتعد سياسة التجديد الحضري حلا استعجاليا في إطار سياسة المدينة في الجزائر بسبب وجود نسيج عمراني قديم و متدهور يشوه مظهر المدن، وخاصة المراكز و المناطق السكنية، وهذه وضعيات أدت بالسلطات العمومية إلى تشخيص المباني و كل الفضاءات الحضرية

¹ فوزي بودقة، "وجه مدينة الجزائر و جوانب من مسارها العمراني"، مجلة إنسانيات، ع.44-45، (30 سبتمبر

2009)، ص.1-13. [http:// Insaniyat.Revues.org/2129].

² عبد الحميد دليمي، "المدينة الجزائرية بين استحالة الهروب وصعوبة الصراع"، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة محمد خيضر، ع.12، (نوفمبر 2007)، ص.163-177.

الفصل الثاني: المجال الحضري في الجزائر بين التحديات والرهانات من 1990-2017

بما فيها شبكة النقل الحضري قصد انجاز أعمال ترميم ، صيانة ، وتجديد، لكي تظهر الجهود التي تبذلها على ارض الواقع، وتتمثل أهم مظاهر تطبيق هذه السياسة في المدن الجزائرية فيما يلي :

1- المشروع الحضري للجزائر الكبرى G P U :

إن المشروع الحضري الكبير لمدينة الجزائر الكبرى الذي جاء به وزير المعدات والتخطيط المكاني السيد شريف رحمانى في تقرير أعده تحت عنوان "عاصمة الجزائر للقرن الحادي والعشرين"¹، هو استجابة نوعية للنمو الحضري و يهدف إلى ترقية الجزائر إلى عاصمة مغاربية افريقية و عالمية ، وتحويل مركزها الحضري إلى مركز متعدد الوظائف لاستقبال أنشطة ذات مستوى عالي مع تطوير الوظيفة السكنية إلى أعلى المستويات الخدماتية ، حيث يتضمن هذا المشروع عدة أقطاب، من بلدية زرالدة إلى البرج البحري هدفه تثمين الرصيف البحري وتحقيق التوازن بين تطور ونمو العاصمة، والعمل على عدم تركيز الأنشطة وتطوير الوظائف و الخدمات فيها، وهذا في إطار التنمية المستدامة. على الرغم من الطابع الاستراتيجي لهذا المشروع والمستديم الا انه لم ينجز كغيره من المشاريع التي بدأت ثم تم التخلي عنها سنة 1999 كمشروع تجديد حي الامرالية l'amirauté، لكن تم استئناف بعضها خلال فترة 2004 لأنها تعتبر من أولويات العاصمة².

وقد تمحور هذا المشروع حول ثلاثة مبادئ رئيسية تهدف إلى ترقية ثلاث وظائف أساسية لعاصمة ألا وهي:

- " دعم متربولية العاصمة من خلال تطوير الأعمال و الخدمات المالية و الاقتصادية وتطوير التوجه السياسي و الاداري من خلال دمج مؤسسات مغربية ودولية."

¹ Raffaele Catedra, " faire la ville en périphérie(s) ? territoires et territorialités dans les grandes ville du Maghreb", les cahiers d'EMAM, n°19 (2010), p p. 58-72.

² فؤاد بن غضبان ، المدن المستدامة و المشروع الحضري نحو تخطيط استراتيجي مستدام(عمان: دار صفاء للنشر و التوزيع، 2014)، ص.383.

- "ترقية وظائفها إلى المستوى الدولي".
- " ترقية اشعاعها الثقافي، العلمي التقني من خلال دمج مؤسسات تجارية، ودولية وخدمات راقية و تطوير التكوين الدولي في ميدان التسويق، التكنولوجيا و علوم الاتصال"¹.

عمل هذا المشروع على تحقيق هذه الأهداف بإعادة فتح و تأهيل المركز (وسط العاصمة)، باعتباره مدخل ومحور استراتيجي لقلب العاصمة، و هذا بالقيام بتدعيم القيمة الاقتصادية، الاجتماعية والحضرية فيه، بغرض تطويره و تحويله إلى مركز متعدد الوظائف يتمتع بواجهة عمرانية ومعمارية راقية، و يعمل هذا المركز يعمل دمج أحياء التجمعات الكبرى المتواجدة في الضواحي من خلال برنامج التطوير الاقتصادي و الاجتماعي للأحياء الحساسة (DESQ) بالتالي ليعمل فقط على التركيز في المناطق المركزية².

و لجتسيد هذا المشروع على ارض الواقع تبنت له السلطات العمومية، مجموعة معتبرة من الأدوات ، تتمثل أهما فيما يلي:

• ميثاق السكن:

يمثل دليلا لمصالح الجماعات المحلية، وهذا راجع إلى تضمنه العديد من التوصيات التي تعتبر كقاعدة لعمليات التهيئة، التي تمس الأحياء السكنية منها التجمعات الكبرى والأحياء المركزية بحيث تطبق على هذه الأخيرة (الأحياء المركزية)، ميكانيزمات مختلفة لإعادة التثمين و التأهيل و هذا بتفعيل المشاركة للسكان المقيمين بهدف تسيير محيطهم، ووضع برامج لترقية السكن من اجل القضاء و الحد من الأحياء القصديرية³.

¹ المكان نفسه.

² فوزي بودقة ، علي حجيح ، " نظام المركزية و تحدى العمران بمدينة الجزائر"، علوم وتكنولوجيا B ، ع.23 (جوان 2005)، ص ص.5-16.

³ فؤاد بن غضبان ، مرجع السابق، ص. 385.

• التنظيم العمراني و الصحي للمتربول العاصمي:

يهدف هذا التنظيم إلى وضع العديد من القواعد المتعلقة بالأمن، النظافة، الصحة العمومية من أجل تحقيق ظروف معيشة راقية والحصول على وسط حضري يخلق الراحة و الرفاه¹ للمواطنين.

• المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير:

هو أداة للتخطيط المجالي والتسيير الحضري، يحدد التوجهات الأساسية للتهيئة العمرانية للبلديات المعنية آخذا بعين الاعتبار تصاميم التهيئة و مخططات التنمية و تضبط الصيغ المرجعية لمخطط شغل الأراضي²، كما يعمل على توجيه عملية التعمير حول العاصمة لحماية العقار والأراضي الزراعية وحماية المناطق ذات التراث الثقافي والتاريخي.

• وكالة للتهيئة و العمران للتجمع العاصمي:

" تأسست سنة 1997 و التي تعمل على ضمان ديمومة استراتيجية التهيئة المبرمجة للعاصمة " ³

• مشروع وضع نظام إعلام جغرافي (SIG):

الذي يسمح بتطبيق كل أنواع طرق الإعلام التي تستوجبها العاصمة الجزائرية⁴.

• المخطط الوطني لتهيئة الإقليم SNAT :

¹ المكان نفسه.

²Tahar Baouni, le transport dans les stratégies de la planification urbaine de l'agglomération d'Alger, "Insaniyat, n°44-45 (2009),p p.75-95.

³ فؤاد بن غضبان ، مرجع سابق، ص ص.386.

⁴ المكان نفسه.

الفصل الثاني: المجال الحضري في الجزائر بين التحديات والرهانات من 1990-2017

هو عبارة عن أداة للتهيئة يتم على إثرها تحديد الخريطة المستقبلية للبلاد خلال عشرون (20) سنة القادمة وتعيين التوجهات و المعايير الأساسية من طرف السلطات العامة لتنظيم التنمية المستدامة عبر كافة أقاليم الوطن¹.

في إطار تطبيق هذا المشروع من طرف السلطات الذي يعتبر أداة بارزة لتبني سياسة التجديد الحضري، عرفت المدينة الجزائرية عدة تطورات و إستحداثات في مجالها الحضري بتطبيق العديد من المحاور الهامة، كتنعيز وظيفة العاصمة و تطوير الأحياء الأكثر حرمانا بالإضافة إلى تطوير البنية التحتية و شبكة النقل، غايتها إعادة الهيكلة الجزئية للمدينة والحد من التدهورات التي عرفت في السنين الماضية، و إن ارتفاع الطلب على المساكن والضغط على المرافق العامة و الخدمات الاجتماعية و الاستقطاب الهائل الذي تعرفه العاصمة، جعلها تعتمد أسلوب التوسع الأفقي الذي تمثل في بناء التجمعات السكنية الجديدة² ZHUN بالإضافة إلى إعادة الهيكلة لحي العناصر، و حي الحامة، هذا الأخير الذي يعتبر في أساسه منطقة صناعية قديمة، مما جعله يعاني من العديد من المشاكل الحضرية ناهيك عن نسيجه العمراني الهش الذي لا يستطيع استيعاب كثافته السكانية، لهذا فكرت السلطات في إعادة هيكلته وإعادة النظر في مجاله الحضري لتحقيق التنمية المستدامة، و تلقى ديوان التهيئة وإعادة هيكلة منطقة الحامة Office d'Aménagement et de Restructuration de la Zone du Hamma، مسؤولية القيام بهذه المهمة بعد استعادة 18 هكتار بهذا القطاع للقيام بالمشاريع، التي تتمحور في انجاز المكتبة الوطنية، قصر المؤتمرات، المجلس الشعبي الوطني الجديد، فندق دولي، المركز التجاري³.

¹ سميرة ديب، "سياسة التخطيط الحضري عبر فكرة شبكة المدن الجديدة في الجزائر"، دراسات و أبحاث، ع.8(2012)،

ص ص.167-180.

² Bahia Kebir, Anissa Zeghiche, "renouveau de la ville algérienne par la démolition reconstruction de vieux bâti. De la sanction la recherche de légitimité, cas de la ville d'Annaba," cybergeog, (2014), p p. 1-58.

³ فوزي بودقة ، علي جحيح ، (نظام...)، مرجع سابق، ص ص.5-16.

2- عملية تهيئة منطقتي الحامة وحسين داي

جاء مشروع إقامة المركز الجديد للحامة بمثابة عملية إستعجالية لفك الاختناق على العاصمة، حيث يتربع حي الحامة على مساحة تقدر ب 133 هـ، تحدها من الشرق حديقة التجارب، ومن الغرب شارع بوشنافة، و من الجنوب شارع محمد بلوزداد، ومن الشمال شارع حسيبة بن بوعلي و نهج جيش التحري. تهدف عملية تجديد البنايات القائمة و إعادة هيكلة الحي إلى مايلي :

- رد الاعتبار للمجال الحضري من خلال نقل الخدمات الإستراتيجية إلى المنطقة
 - إعداد برامج جديدة للخدمات و المساكن بالدراسة و الاستشراق .
 - تدعيم و تعزيز الوظائف المركزية للعاصمة مع تجديد شامل لتنظيم مجال المنطقة نظرا لهدم معظم البنايات و العمارات و إخلاء المنطقة من السكان بحيث تم ترحيل 650 أسرة و تحويلهم إلى مساكن أخرى بالعاصمة¹.
- هذا المشروع تم تقسيمه إلى ثلاث (03) وحدات خاصة متكاملة فيما بينها و هي كالتالي:

1-منطقة العناصر: نظرا لكثافتها السكانية المرتفعة تمت فيها تجهيزات لاحتضان الخدمات المتنوعة من اجل امتصاص اليد العاملة .

2-منطقة حسين داي: خصصت فيها استقبال التجهيزات الهيكلية Equipements Structurants و هي ذات اهمية مثل التي خصصت بمنطقة الحامة¹.

¹Abdessamed Berber ; **Renouvellement urbaine dans la villes d'Alger cas d'El-hamma**, travaille pratique de master,2008-2009.p64.[

http://archivesma.epfl.ch/2009/010/berbar_enonce/berbar_abdessamed_enonce.pdf/

3-منطقة الحامة: خصصت لاستقبال خدمات القطاع الثالث المتمثلة في المكتبة الوطنية، فندق سوفيتال الدولي و مركز تجاري بالإضافة إلى عدة برامج للسكن².

قد أدى تحليل النسيج الحضري لمنطقة الحامة الى ضرورة القيام بعدة تدخلات اقترحها المركز الوطني للدراسات و البحوث العمرانية CNERU و تتمثل هذه التدخلات في ثلاث عمليات وهي:

- عملية تجديد البنايات القائمة rénovation، بحيث أدت إلى هدم شامل للعمارات القديمة و تعويضها بعمارات جديدة لتحسين النسيج العمراني.
 - تطوير الخدمات و شبكة الطرق و المواصلات التي تطلب هدم جزئي لبعض القطاعات بالمنطقة، هدفها نقل و تدعيم الوظائف المركزية للمدينة.
 - عملية الترميم و الصيانة Réhabilitation/ Préservation الهدف منها ترميم البنايات و الهياكل و جعلها بيئة حضرية عصرية³.
- من أهم العمليات التي أجريت على منطقة الحامة في اعادة الهيكلة التي مست مساحة تقدر ب 38.86 هكتار أي بنسبة 70.65%، لتأتي عملية التجديد في المرتبة الثانية بمساحة تقدر ب 13.71 هكتار، أي بنسبة 24.93% .

تتمثل المشاريع التي برمجت لحي الحامة و التي انتهت اشغال معظمها تقريبا في، انجاز فندق دولي ذو خمسة(05) نجوم تابع لسلسلة سوفيتال، يحتوي على إحدى عشرة (11) طابق بسعة 356 غرفة و ثلاث (03) مطاعم و خمسة(05) محلات تجارية، مركز تجاري يحتوي على 40 محل قاعتين للسينما و موقف أرضي للسيارات بسعة 1200 مكان،

¹ علي حجيح ، سعيدة مفتاح،المسار التاريخي للتطور العمراني لمدينة الجزائر خلال الفترة ما بين 1251- 1420هـ/1830-1999م دراسة نظرية تطبيقية حول التنظيم العمراني،(الجزائر: مؤسسة كنوز الحكمة للنشر و التوزيع،2011)،ص 157.

² المكان نفسه.

³ المكان نفسه.

بالإضافة إلى إنشاء مكتبة وطنية مكونة من 13 طابق ذات سعة 10 ملايين كتاب و تتسع ل 400 قارئ، مقر المجلس الشعبي الوطني بالإضافة إلى مساكن للنواب، قصر المعارض.¹

3- عملية تهيئة حي البحرية Quartier de la marine :

يعتبر حي البحرية من الممتلكات العمومية التي لا يمكن إهمالها و تجاهلها حيث بكونه مركز تاريخي و معلم حضاري و موقع استراتيجي فلهذه عدة مميزات وطاقات عقارية و عمرانية تؤهله ليصبح مركز تأثير للمدينة المتروبولية في المستقبل² ، يضم عدة مؤسسات جديدة كالغرفة التجارية ومركز الصكوك البريدية و المركز الوطني للجمارك والميناء، بالإضافة إلى قصر رياس البحر، الجامع الكبير و مسجد علي بتشين، المشروع الخاص بهذا الحي عمل على المزوجة بين القديم و الحديث حيث أن معظم البنايات و المنشآت المقترحة للتهيئة يعود أصلها إلى الماضي البعيد و إدخال عليها طابع الحداثة.³

4 - إنشاء قطب خروبة /الحراش/الصنوبر البحري:

الهدف من إنشاء هذا القطب هو تنمية مركز جديد بمنطقة الحراش و جعلها منطقة مستقطبة ، إضافة إلى إنشاء وتنمية منطقة للتسليه و الراحة، يتضمن برنامج هذا القطب مايلي:

- انجاز قاعة متعددة الرياضات في حي بومعطي.

- منطقة الرمال (sablette).

¹ المكان نفسه.

² المكان نفسه.

³ المكان نفسه.

- انجاز مسبح بمنطقة خروبة¹.

5- الواجهة البحرية الغربية/باب الوادي/خليج كاسيين :

تمتد الواجهة البحرية الغربية من الريس حميدو إلى الحمامات التي تكثر فيها البنايات العتيقة و وجود مساكن قديمة متدهورة بالإضافة إلى التطورات و التلوث المتواجد فيها جراء شبكة تصريف المياه القذرة، لهذا تضمن انجاز العمليات التالية :

_ تجديد شبكة التصريف الخاصة بمنطقة بولوغين؛

_ تطهير ثلاث أودية واقعة بالحمامات؛

-انجاز ميناء للتنزه بمنطقة ريس حميدو².

وقد انتهت أشغال هذه العمليات، التي منها ما دخلت حيز الخدمة مثلما تمت برمجية لقطب بلدية الخروبة/الحراش/ و الصنوبر البحري، و كذا فيما يتعلق بالواجهة البحرية لبلدية باب الوادي، التي تشهد استقطاب كثيفا للسكان من كل أنحاء البلاد خاصة في فصل الصيف.

6- المخطط الاستراتيجي لتهيئة العاصمة "المخطط الأبيض":

تم الإعلان عنه سنة 2012 عن استفادة العاصمة من مخطط استراتيجي لتهيئة العاصمة يسمى ب "المخطط الأبيض" يهدف الى فتح المدينة على البحر وتحسين الواجهات و إعادة تهيئة الأحياء و الشوارع و جعل من العاصمة مدينة عالمية في أفق 2020 أي انه إعادة نفس أهداف المشروع الحضري الكبير³.

¹ المكان نفسه.

² المكان نفسه.

³ فؤاد بن غضبان ، مرجع سابق، ص.386.

الفصل الثاني: المجال الحضري في الجزائر بين التحديات والرهانات من 1990-2017

يضم هذا المخطط أهم المشاريع التي ستشهدتها العاصمة خلال 17 سنة المقبلة بغلاف مالي قدره 202 مليار دينار، و التي ستجعلها مدينة حية و ستصنفها ضمن المدن المتوسطة الراقية عبر العالم، انطلقت على شكل عملية تهيئة عمرانية للعاصمة عن طريق الترميم المباني ، إعادة تأهيل الأنسجة الحضرية للعاصمة، و القضاء على كل من شأنه تشويه واجهة المدينة، يهدف هذا المخطط أيضا ضمان راحة السكان بالدرجة الأولى و ذلك بتوفير مساحات عامة و تقليص المساحات المخصصة للسيارات داخل النسيج الحضري بحيث سيتم توسيع الأرصفة على مستوى أهم الشوارع التي تعرف حركة كبيرة كشارع ديدوش مراد، مليكة قايد و العربي بن مهيدي.

إن هذا المخطط يؤكد على الصورة و الهوية الحضرية للعاصمة التي ستحتفظ بطابعها المعماري التاريخي، كالقصة أو الشوارع العتيقة لإبقاء ميزاتهما، وتم وضع أولويات للعديد من المشاريع التي من شأنها فتح المدينة على البحر، كمشروع النفق الذي يربط مقام الشهيد بحديقة التجارب بالحامة وصولا إلى شاطئ البحر¹.

إن المشاكل المعقدة التي يعاني منها المجال الحضري في الجزائر أدت إلى وضع برامج متنوعة تضم مشاريع كبرى للتخلص من هذه المشاكل، تحد من الإختلالات في جل التي الميادين، فكرست لها أطر قانونية تضبطها و تراقب تنفيذها، و دمجت لها العديد من الفاعلين المختلفة في المدينة التي تركز على عدة مبادئ سعيها منها تحقيق الغايات والأهداف المسطرة ضمن برامجها المتنوعة و هذا ما سيعرض في المبحث الآتي.

المبحث الثاني: سياسة التجديد الحضري كآلية لتطوير المدن في الجزائر:

بعدما قررت السلطات العمومية بتبني سياسة التجديد الحضري كآلية للنهوض بالمجال الحضري وتطويره ، سهرت على تكريس ذلك بتبني الأطر القانونية و المؤسساتية

¹ المكان نفسه.

الفصل الثاني: المجال الحضري في الجزائر بين التحديات والرهانات من 1990-2017

الكفيلة بتجسيد ذات السياسة على أرض الواقع وقد تم لأجل ذلك مختلف الفواعل، الرسمية منها و الغير الرسمية التي تسهر على حسن تطبيقها سيتم عرض جل هذه الأطر الأساسية لهذه السياسة فيما يلي.

المطلب الأول: الإطار القانوني لسياسة التجديد الحضري:

لوضع هذه السياسة حيز التنفيذ ، كان لابد من اطر قانونية تصدرها السلطات، لتجعلها نافذة، ولم تأتي هذه القوانين دفعة واحدة و خاصة بالتجديد الحضري ، ولكن جاءت بصورة تدريجية ممهدة بذلك الطريق لتحولات عميقة ستشهدها المدن الجزائرية مستقبلا ، فالسلطات الجزائرية لجأت في أول الأمر إلى إصدار القوانين والمراسيم لتتحكم في تهيئة مجالها الحضري، وكان ذلك عقب الانفتاح الذي عرفته البلاد مع مطلع التسعينيات من القرن الماضي ما حمله من توجهات مجالية و تخطيط للمجال الحضري ،وهي كالتالي:

1- قانون البلدية رقم 08/90 المؤرخ في 1990/04/7:

الذي استهدف من خلال مواده ما يلي:

تحسين المجال الحضري و الحفاظ على التراث المعماري، الحفاظ و حماية المعالم ذات القيمة التاريخية و الجمالية و كذا المحافظة على الخاصية الجمالية و المعمارية للمدينة¹.

كما نصت المادة 106 منه على أنه تسمح بانضمام الجمعيات الخاصة بالأحياء في عمليات المحافظة و الصيانة وإعادة ترميم البنايات².

¹ ج.د.ش، قانون رقم 90-08 مؤرخ في 12 رمضان 1410 الموافق ل 7 ابريل سنة 1990 المتعلق بالبلدية،

الجريدة الرسمية، ع. 15، الصادرة في 11 افريل 1990 ،المادة 108، ص 497.

² المرجع نفسه، المادة 106، ص 496.

الفصل الثاني: المجال الحضري في الجزائر بين التحديات والرهانات من 1990-2017

أما المادتين 107.108 فهي تلزم البلدية بالقيام بالحفاظ على النظافة و الصحة العمومية وكذلك نصت على أن البلدية مسؤولة على خلق و صيانة المساحات الخضراء وكل عملية تؤدي إلى تحسين الإطار المعيشي في الوسط الحضري¹.

2 - القانون رقم 90-29 المؤرخ في 01 ديسمبر 1990:

يعتبر أول قانون يصدر بشأن التهيئة و التعمير منذ الاستقلال، و قد حمل توجهات و تدابير جديدة من شأنها ضمان احترام القواعد القانونية في مجال النشاط العمراني، بهدف الحد من ظاهرة البناءات الفوضوية والاستغلال العقلائي للأراضي الفلاحية²، بالتالي استحدث العديد من الأدوات، من اجل التسيير الأمثل للمدينة وهي:

• **المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير PDAU:** حيث نصت المادة 16 من نفس القانون على أن "المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير أداة للتخطيط المجالي و التسيير الحضري يحدد التوجهات الأساسية للتهيئة العمرانية للبلدية أو البلديات المعنية الأخذ بعين الاعتبار تصاميم التهيئة و مخططات التنمية، ويضبط الصيغ المرجعية لمخطط شغل الأراضي"³.

• **مخطط شغل الأراضي POS:** حيث نصت المادة 31 من نفس القانون " يحدد مخطط شغل الأراضي بالتفصيل في إطار توجيهات المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير حقوق استخدام الأراضي والبناء"⁴ لذلك فان المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير يحدد لكل قطاع أو القطاعات والمناطق المعنية، الشكل الحضري و التنظيم و حقوق البناء و إشغال الأراضي، الغاية من ذلك وضع حد للفوضى العمرانية التي تشوه واجهة المدن.

¹ المرجع نفسه، ص.497.

² نسيم بلعدي ، الجوانب القانونية لسياسة المدينة و العمران في الجزائر، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام (جامعة قسنطينة 1، كلية الحقوق، 2013-2014)، ص.18.

³ ج.د.ش، القانون رقم 90-29 المؤرخ في 14 جمادي الاول 1411 الموافق ل 1 ديسمبر 1990 المتعلق بالتهيئة و التعمير، الجريدة الرسمية، ع.52. الصادر في 02 ديسمبر 1990 ، المادة.60. ص.1653.

⁴ المرجع نفسه، المادة.31.

الفصل الثاني: المجال الحضري في الجزائر بين التحديات والرهانات من 1990-2017

3- القانون رقم 01-19: المؤرخ في 27 رمضان سنة 1422هـ الموافق 12 ديسمبر 2001 يتعلق هذا القانون بتسيير النفايات و مراقبتها و إزالتها، كما يهدف إلى تحديد كفايات تسيير النفايات لحماية المجال الحضري والبيئة، وينص على المعالجة البيئية العقلانية للنفايات المتعلقة بإجراءات تجميع النفايات و تخزينها و إزالتها، بطريقة تضمن حماية البيئة من الآثار التي قد تسببها النفايات¹. بإعتبار أن البيئة جزء من المجال الحضري لابد من الحفاظ عليها لتعطيه صورة نقيه لمدننا.

4- القانون رقم 01-20: المؤرخ في 27 رمضان سنة 1422هـ الموافق 12 ديسمبر 2001: المتعلق بالتهيئة الإقليم و تنميته المستدامة، حسب هذا القانون الدولة تبادر بسياسة وطنية لتهيئة الإقليم و تنميته و تديرها ويهدف إلى إعادة توازن البنية الحضرية وترقية الوظائف الجهوية و الوطنية و الدولية لحواضر المدن الكبرى، كما يهدف إلى تطوير وتحديث البنى التحتية للنقل البري و السكك الحديدية و النقل الجوي²، وكل ذلك لتحقيق تنمية حضرية مستدامة.

5- القانون رقم 02-02: المؤرخ في 22 ذي القعدة عام 1422هـ الموافق 05 فيفيري سنة 2002: المتعلق بحماية و تجميع الساحل في إطار التنمية المستدامة، حيث نصت المادة الرابعة(04) منه "تسهر الدولة والجماعات الإقليمية على توجيه توسع المراكز الحضري

¹ ج.د.ش. القانون رقم 01-19، المؤرخ في 27 رمضان سنة 1422هـ الموافق 12 ديسمبر 2001 يتعلق بتسيير

النفايات و مراقبتها و إزالتها، الجريدة الرسمية، ع.7، الصادرة بتاريخ: 15 ديسمبر 2001، ص.11

² ج.د.ش. القانون رقم 01-20 المؤرخ في 27 رمضان سنة 1422هـ الموافق 12 ديسمبر 2001 المتعلق بالتهيئة الإقليم و تنميته المستدامة، نفس الجريدة الرسمية، ص.19.

الفصل الثاني: المجال الحضري في الجزائر بين التحديات والرهانات من 1990-2017

القائمة نحو مناطق بعيدة عن الساحل و الشاطئ البحري¹، و الغاية من ذلك الحد من ظاهرة توجيه التعمير نحو الداخل.

6- القانون رقم 02-08: المؤرخ في 25 صفر عام 1423 الموافق 08 ماي 2002: المتعلقة بشروط خلق المدن الجديدة و تهيئتها، تنص المادة الثالثة(03) منه على " إنشاء المدن الجديدة من خلال السياسة الوطنية الرامية لتهيئة الإقليم وتنميته المستدامة من اجل إعادة توازن البيئة العمرانية التي تهدف إليها أدوات تهيئة الإقليم وفق التشريع المعمول به "²

7- القانون التوجيهي للمدينة رقم 06/06 المؤرخ في 20 فيفري 2006:

أسس هذا القانون سياسة المدينة الجديدة في الجزائر، حيث يحدد أهداف معينة وعناصر سياسة التهيئة الحضرية و التنمية المستدامة ،الهدف منه تصحيح المجال الحضري، إعادة الهيكلة ،إعادة التأهيل و تحديث النسيج الحضري و مكافحة تدهور الحياة في الأحياء، هذا القانون يعزز أدوات التخطيط الحضري(PDAU, POS)³.

8- القانون 07-06: المؤرخ في 25 ربيع الثاني عام 1428 الموافق 13 ماي 2007 المتعلق بالتسيير الحضري و حماية وتنمية المساحات الخضراء، يهدف هذا القانون إلى

¹ ج.د.ش. القانون رقم 02-02 المؤرخ في 22 ذي القعدة عام 1422هـ الموافق 05 فيفري سنة 2002 المتعلق بحماية و تثمين الساحل في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية، ع.10، الصادرة بتاريخ: 12 فيفري 2002، المادة 04، ص.25.

² ج.د.ش. القانون رقم 02-08 المؤرخ في 25 صفر عام 1423 الموافق 08 ماي 2002 المتعلقة بشروط خلق المدن الجديدة و تهيئتها، الجريدة الرسمية، ع.34، الصادرة بتاريخ: 14 ماي 2002، المادة 03، ص.4.

³Keira Bachar, "La politique de la ville en Algérie"(21 october 2016)[<https://ruralm.hypotheses.org/1065>]

الفصل الثاني: المجال الحضري في الجزائر بين التحديات والرهانات من 1990-2017

تحسين الإطار المعيشي الحضري، وإنشاء المساحات الخضراء من كل نوع، مشروع بنائها تتكفل به الدراسات الحضرية المعمارية¹.

9-المخطط الوطني لتهيئة الإقليم SNAT 2030 :

جاء هذا المخطط بسياسة التجديد الحضري حيث أدرجها ضمن برنامج النشاط الإقليمي رقم LE PAT N°18 الذي تتمثل أهدافه، استراتيجياته و برنامج عمله فيما يلي:

الجدول رقم(01) : أهداف و استراتيجية و برنامج النشاط الإقليمي رقم LE PAT N°18 :

الأهداف	الإستراتيجية	برنامج عمل
خلق مدينة جزائرية، تنافسية جذابة و مستدامة، قادرة على تلبية احتياجات سكانها وإدخال تغييرات على منتجاتها بمشاركة الثقافة والهوية الحضرية الحقيقة.	- تعزيز مدينة مستدامة. - ضمان جودة تجديد النموذج الحضري. - تكييف المدينة مع متطلبات الأنشطة الاقتصادية. -حفاظ وتقييم النظام الايكولوجي الحضري. - وضع المدينة خارج المخاطر. - التحكم في الإدارة الحضرية. - مكافحة الاستثناءات و التهميش و الارتقاء بالمناطق الحضرية ذات عوائق ZUH .	-التجديد الحضري. -إصلاح التسيير الإدارة المدن الحضرية . -استدراك،إدماج تجديد لمناطق الحضرية المعزولة ZUH.

المصدر: إعداد الطلبة اعتمادا على برنامج النشاط الإقليمي رقم 18: التجديد الحضري و سياسة المدينة.

¹ ج.د.ش. القانون 06-07 المؤرخ في 25 ربيع الثاني عام 1428 الموافق 13 ماي 2007 المتعلق بالتسيير الحضري و حماية وتنمية المساحات الخضراء، الجريدة الرسمية، ع.31، الصادرة بتاريخ: 13 ماي 2007، ص.07

الفصل الثاني: المجال الحضري في الجزائر بين التحديات والرهانات من 1990-2017

وفقا لهذا البرنامج يعد التجديد الحضري إشكالية مستعجلة لسياسة المدينة و كان لابد من تجسيد مختلف العمليات المسطرة لتحقيق الأهداف و إعادة الاعتبار لأحياء الضواحي¹، وخلق مدن على الطراز العالمي ذات جاذبية و تنافسية و مستدامة.

هذه هي أهم الآليات المجسدة و المدعمة لسياسة التجديد الحضري في الجزائر، التي لا يمكن أن تكون ذات فعالية بتدخل مختلف الفواعل بشكل متكامل ومتعاون في تسيير هذه السياسة، وهي تختلف من فواعل مركزية و محلية سيتم تناولها في العنصر التالي .

المطلب الثاني: فواعل سياسة التجديد الحضري في الجزائر:

تعتمد سياسة التجديد الحضري على تدخل مجموعة من الفواعل لوضعها حيز التنفيذ ومتابعتها و كذا تقييمها، وتتمثل هذه الفواعل في الفواعل المركزية بما فيها الدولة ومؤسساتها اللاتركيزية ، وفواعل محلية تتمثل في الجماعات المحلية و القطاع الخاص و المجتمع المدني.

1- الفواعل المركزية:

أ- الدولة:

تعتبر الدولة الفاعل الأساسي في رسم السياسات الحضرية و تنفيذها حيث يبرز دورها في وضع إستراتيجية التنمية الحضرية ، إذ تبادر بسياسة التجديد الحضري و تديرها وتحدد أهدافها و إطارها، كما يكمن دورها أيضا في تنظيم و سن القوانين المتعلقة بالمجال الحضري كما تتمثل أدوارها أيضا في :

¹R.A.D.P , Loi n° 10-02 du 16 Rajab 1431 correspondant au 29 juin 2010 portant approbation du Schéma National d'Aménagement du Territoire, journal officiel,n°61,correspondant : 21 octobre 2010, le PAT n° 18,p.81.

الفصل الثاني: المجال الحضري في الجزائر بين التحديات والرهانات من 1990-2017

- التخطيط و الإعداد للسياسة الخاصة بتطوير الوسط الحضري و حمايته و حسن تسييره من خلال الإشراف على إعداد مجموعة من المخططات و المشاريع.
- تحدد المواصفات و المؤشرات الحضرية و كذا آليات التأطير والتقييم للبرامج والنشاطات.
- تتولى الدولة هذه المهام الى جانب التنسيق بين مختلف القطاعات والهيئات التابعة لها، التي تقع تحت وصايتها مثل وزارة التهيئة العمرانية و البيئة التي تسهر على تهيئة المجال الحضري في المدينة الجزائرية بتنفيذ المخططات، وزارة السكن و العمران بالإضافة لجنة الإسكان و التجهيز و التهيئة العمرانية ، تتكفل هذه الوزارات

بإيجاد الحلول المناسبة لإعادة تأهيل المدينة و هيكلة المناطق الحضرية، ووضع حيز التنفيذ برامج سياسة التجديد الحضري، السهر على تناسق الأدوات المتعلقة بسياسة التجديد الحضري و ضمان ومراقبة و تقييم أدائها¹.

فتم تطبيق سياسة التجديد الحضري اذن يتوقف أولا وقبل كل شيء على الدور الذي تلعبه الدولة في هذا المجال لسنها القوانين اللازمة التي تحكم هذا النشاط.

2 - الفواعل المحلية:

أ - الجماعات الإقليمية:

تعتبر هيئات مكلفة قانونيا بتسيير المدن التابعة لها، لها سلطة تنفيذ البرامج والنشاطات المحددة في إطار سياسة المدينة، فيكمن دور البلدية في مجال التهيئة بتسيير استعمال المساحات والأراضي، تنظيم وتسيير الأطر الحضرية للتجمعات السكنية، إنشاء الهياكل القاعدية والتكفل بقضايا البيئية، بالتالي تسند الدولة مسؤولية تنفيذ المشاريع للبلدية كالمشاريع الحضرية الكبرى، والأعمال الخاصة بتهيئة الأحياء السكنية، حيث تتكفل خلية المتابعة و التنسيق التي تعتبر هيئة لتسيير الحضري الجوّاري، بمهام التسيير والتحكم في

¹ عبد العزيز عقاقبة ، مرجع سابق، ص.13.

الفصل الثاني: المجال الحضري في الجزائر بين التحديات والرهانات من 1990-2017

عمليات إعداد و تنفيذ ومتابعة المشاريع ميدانيا، أما على مستوى الولاية فإن مديرية التخطيط و التهيئة الاقتصادية تتكفل بمخطط تهيئة الولاية حسب التوجيهات و المبادئ المحددة في المخطط الوطني للتهيئة الإقليمية و المخطط الجهوي، فيساهم المجلس الشعبي الولائي في إعداد المخططات و مراقبة تنفيذها، ومتابعة المشاريع ذات البعد الوطني والجهوي¹.

ب-القطاع الخاص:

يحتل القطاع الخاص أهمية بالغة بحكم طبيعة الأنشطة التي أصبح ينشط بها، الذي من شأنه يمكن الأفراد والمؤسسات الانتفاع من الربح الذي ينتج عنه مع تحسين الخدمة المقدمة للمواطن ووصولها بكل بساطة، فان التحول الذي عرفته السياسة الاقتصادية في الجزائر بداية في العشرية الأخيرة من القرن العشرين افرز تغيرات هامة خاصة في هياكل الاقتصاد الوطني، بحيث أعطت الدولة مجالا واسعا ودعما لنمو وترقية القطاع الخاص لتطوير وتسيير البنية التحتية، ويظهر ذلك من خلال المشاريع العديدة التي أسندت إليه في قطاعات البناء، الاشغال العمومية، السكن و المجال العمراني².

يساهمون الخواص في تحقيق الأهداف المبرمجة ضمن إطار سياسة التجديد الحضري خاصة فيما يتعلق بتطوير الوسط الحضري و خلق التنافس، و تحقيق تنمية الاقتصاد الحضري و تنافسية المدن³. بفضل المشاريع التي يستثمرون فيها، فمشاركة القطاع الخاص احدث نقلة نوعية وحضرية في مجال التجديد الحضري بحيث استند إلى

¹ نسيم بلعدي ، مرجع سابق، صص 74-76.

² شريط عابد وبن الحاج جلول ياسين، دور القطاع الخاص في دعم التنمية الاقتصادية المحلية، دراسة حالة الجزائر، صص 148-149.

[file:///C:/Users/NEWGEN/Downloads/e932fb45429b98bd6458f45e41d42fed.pdf]

³ عبد العزيز عقاقبة ، مرجع السابق، ص. 84.

الفصل الثاني: المجال الحضري في الجزائر بين التحديات والرهانات من 1990-2017

وجود وتوافر خبرات مما سهل ودعم تنفيذ المشاريع التي أدت إلى إنعاش مختلف القطاعات وخلق فرص للإبداع والتجديد، وتخفيف نسبة تمويل المشاريع عن كاهل الدولة.

ج- المجتمع المدني:

يحوز دور المجتمع المدني بتنفيذ هذه السياسة من خلال اشراك المواطنين في البرامج المتعلقة بتسيير إطارهم المعيشي خاصة فيما يتعلق بأحيائهم، ويبرز دورهم من خلال ممارسة نشاطهم ضمن الجمعيات، ويتم ذلك عن طريق إبداء رأيهم بالنسبة للمشاريع المقترحة، سواء تلك المتعلقة بمخطط التهيئة و التعمير، ومخطط شغل الأراضي، فمشاركة المواطنين في تطوير الأحياء التي يقطنوها يكسبهم الشعور بالرضا والانتماء إلى ذلك المجال وتظهر فعالية مشاركة المواطنين فيما يلي:

- المساهمة في تكاليف المشروع من خلال الاشراك بالمال أو الأعمال أثناء تنفيذ المشروع.
- زيادة كفاءة المشروع بإشراك السكان أثناء تخطيط المشروع وكذلك أثناء عملية تنفيذه و تشغيله.
- زيادة فعالية المشروع بضمان فائدته التي تعود على المجتمعات السكنية.

خاتمة الفصل:

صفوة القول هي أن المدينة الجزائرية كانت تعيش ظروفًا و أوضاعًا مزرية نتيجة عدة عوامل اقتصادية، سياسية و اجتماعية ساهمت في تشويه مظهرها، حيث تشهد اكتظاظًا جريًا نمو ديموغرافي متسارع، بالإضافة إلى مشاكل مست جميع الميادين، إلا أن السلطات لم تقف مكتوفة الأيدي أمام هذه الأوضاع بل لجأت إلى تبني استراتيجيات لمواجهة التحديات التي تقف أمامها، والحد من المشاكل التي تعيشها المدن مستقبلاً، حيث شرعت في سياسة التجديد الحضري لتعيد الحياة لمدينتها، أدرجتها ضمن المخطط الوطني لتهيئة الإقليم في برنامج النشاط الإقليمي رقم 18 ، وأفضل مثال على ذلك حي الحامة بالعاصمة الذي عرف تدخلاً لإعادة تأهيله بتبني العديد من المشاريع، مثل المشروع الحضري الكبير، الذي يعتبر كقفزة نوعية لتطوير المدينة الجزائرية، المخطط الاستراتيجي لتهيئة العاصمة الذي يهدف إلى إعطاء العاصمة صورة وهوية حضرية، في هذا الصدد وضعت السلطات المعنية أطراً قانونية و تنظيمية التي من شأنها دعم هذه السياسة وتطبيقها وتجسيدها على أرض الواقع، وكرست لها فواعل متنوعة مختلفة تسهر بالتعاون فيما بينها للسير الحسن لهذه السياسة وضمان فعاليتها، وهذا ما نلمسه في العاصمة من تغييرات وتطورات عصرية في أحيائها.

في الأخير يمكن الحكم بثبوت الفرضية التي صيغت علي النحو التالي " شكلت سياسة التجديد الحضري حتمية لا بد من الأخذ بها لمسايرة التغيرات التي فرضها اقتصاد السوق في الجزائر "

الفصل الثالث

دراسة حالة تطوير شبكة النقل الحضري
بالجزائر العاصمة كجانب من التجديد
الحضري (قطار الأنفاق (métro) والقطار
الحضري (tramway)

الفصل الثالث : دراسة حالة تطوير شبكة النقل الحضري بالجزائر العاصمة كجانب من التجديد الحضري (قطار الأنفاق Métro، القطار الحضري Tramway)

تظهر الحاجة إلى تطور الحضري، عندما تلح الأوضاع على مواكبة التغيرات والتحولت التي تعرفها المدن جراء العديد من العوامل الخارجية والداخلية، حيث تتمثل الأولى في العولمة ومظاهرها المتعددة والمختلفة، السياسية، الاقتصادية، الاجتماعية والثقافية، والتي تنعكس على الأوضاع الداخلية مثل التحول الديمقراطي للنظام، ولبرلة الاقتصاد وفسح المجال أمام المجتمع المدني للتدخل في مجال اتخاذ القرار تدعيما للنشاط العمومي، ويؤدي تحسن الظروف المعيشية للمواطنين في المدن إلى ارتفاع الكثافة السكانية سواء بالزيادة الطبيعية للأفراد أو بالهجرة الداخلية من الأرياف للمدن حيث تصبح هذه الأخيرة أقطاب جاذبية لتوفرها على كل المرافق الخدماتية التي توفر للمواطنين الراحة، لذلك تضطر الحكومات إلى إعادة النظر في هيكلة وتنظيم المجال الحضري لاستيعاب هذه التغيرات ومواكبة العصرية وجعل عواصمها واجهة تعكس مدى تقدمها وتطورها، بالاستجابة لمتطلبات المواطنين وتسهيل ظروفهم اليومية خاصة فيما يتعلق بظروف تنقلهم.

والجزائر التي دخلت اقتصاد السوق وتتأهب للإنضمام إلى المنظمة العالمية للتجارة، وجدت نفسها مجبرة على إعادة النظر في تنظيم نسيجها الحضري لتغيير واجهة مدنها الكبرى خاصة العاصمة في إطار سياسة التجديد الحضري التي تتدرج ضمنها عملية تطوير شبكة النقل الحضري، التي عرفت تأخرا كبيرا لعدة سنوات، وذلك يعود لعدة أسباب ومشاكل، وسيعرض في هذا الفصل ما يلي :

المبحث الأول: ماهية النقل الحضري ووسائله؛

المبحث الثاني: الإطار القانوني والمؤسساتي لتسيير النقل الحضري في الجزائر؛

المبحث الثالث: تطوير وسائل النقل الحضري لترقية المجال الحضري في العاصمة.

المبحث الأول: ماهية النقل الحضري ووسائله:

قبل الخوض في البحث الميداني ودراسة حالة النقل الحضري لابد من تعريف ماهية النقل الحضري وكل مايتعلق به من أوساطه ومشاكله وهذا ما سيعرض فيما يلي:

المطلب الأول: تعريف النقل الحضري وأنواعه:

أ- تعريف النقل الحضري :

قدمت العديد من التعاريف للنقل الحضري بهدف الكشف عن مزاياه وخصائصه، فهناك من يرى بأنه عبارة عن " الخدمة التي تسمح بتنقلات الأفراد والسلع داخل التجمعات السكنية للمدينة، باستعمال مجموعة من وسائل النقل الجماعية أو الفردية المعدة لهذا الغرض، تتكفل به هيئات مختصة مقابل دفع مبلغ مالي محدد، تتم هذه الخدمة في أوقات معينة وعبر مسالك مخصصة لها خطوط ومحطات ونقاط توقف محدد ¹

ويفهم من خلال هذا التعريف بأن أهم ميزة للنقل الحضري تتمثل في تقديم خدمات تضمن تنقلات الأفراد عبر مجموعة من الوسائل المختلفة تقوم به هيئات متخصصة.

كما أعتبر النقل الحضري أيضا كنشاط يهدف لخلق ديناميكية للحياة داخل المدينة من خلال ربط مختلف مكوناتها التي تنتمي للمحيط الحضري². ويتضح من هذا التعريف أنه من خصائص هذا النوع من النقل خلق حركية ومرونة في الوسط الحضري حيث يربط بين مختلف الأحياء المشكلة للمدينة.

¹ وليد لوهابي ، النقل الحضري الجماعي دراسة حالة الخط الحضري بوزران المحطة الجديدة باتنة، مذكرة تدخل ضمن متطلبات الماستر، (جامعة الحاج لخضر: كلية العلوم الاقتصادية و التجارية وعلوم التسيير، 2010-2011)، ص.11.

² سليم بوقنة ، دراسة نوعية الخدمة لدى مستعملي النقل الحضري الجماعي دراسة ميدانية في مدينة قسطينة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير (جامعة منتوري قسطينة: كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، 2005)، ص. 39.

الفصل الثالث : دراسة حالة تطوير شبكة النقل الحضري بالجزائر العاصمة كجانب من التجديد الحضري (قطار الأنفاق Métro، القطار الحضري Tramway)

يعتبر أيضا "تشاط للخدمات ينتج عنه منفعة في الزمان والمكان، بواسطة شخص طبيعي أو معنوي، يضمن التحول الفيزيائي للأشخاص والبضائع في مجال الوسط الحضري على متن مركبة معدة لهذا الغرض ولمسافة مقبولة"¹ يتبن من خلال هذا التعريف خاصية النقل الحضري انه يضمن تحقيق منفعة للأفراد بتقلهم في أي زمان ومكان.

من خلال التعاريف المقدمة يمكن تقديم تعريف إجرائي للنقل الحضري:

النقل الحضري هو مجموعة من الأساليب المستعملة والبنى التحتية من مختلف الوسائل العصرية، هدفه تنظيم تنقلات الأفراد والسلع لخدمة الوسط الحضري، لجعل المدينة تتمتع بمكان مهيئ لبث واستقبال الحركة.

وبجدر أن يتوضح أيضا الفرق بين تحديث النقل الحضري، وتطوير النقل الحضري، حيث يختلفان بعض الشيء بحيث يقصد ب:

تحديث النقل الحضري: يقصد به استبدال واستحداث وسائل النقل القديمة بوسائل جديدة ذات تكنولوجيا حديثة فيتمثل تحديث النقل الحضري بقدرة السلطات على تجديد الوسائل بإحداث تغيرات طفيفة في شبكة النقل لا تمس النظام والقطاع ككل.

تطوير النقل الحضري: يقصد به مجموعة من التغيرات الكبيرة والجوهرية التي تمس كامل قطاع النقل من شبكة النقل، طرقا، نظام النقل الحضري ككل.

¹ نواره سياري، دراسة سوق النقل الحضري العمومي بالحافلات دراسة حالة مدينة قسنطينة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماجستير في العلوم التسيير (جامعة منتوري قسنطينة: كلية العلوم الاقتصادية و علوم التسيير، قسم علوم التسيير، 2013-2014)، ص. 37.

ب- وسائل النقل الحضري:

يشمل النقل الحضري كل وسائل النقل التي تتناسب مع خصائص الوسط الحضري أو المدينة، ويتم حصرها في نوعية النقل الفردي والنقل الجماعي.

• وسائل النقل الجماعي:

يعتبر من أهم وسائل النقل في الوسط الحضري، نظرا لعدم القدرة عن الاستغناء عنها من جهة، ولانطوائها على العديد من المزايا، أهمها سعة الاستيعاب الكبيرة للأشخاص مع انخفاض تكلفتها مقارنة بوسائل النقل الأخرى، وتشمل (الحافلة، الحافلة الكهربائية، القطار، قطار الأنفاق، القطار الحضري، القطار الكهربائي، القطار السلكي)، فوسائل النقل الجماعي نجدها ترتبط ارتباطا وثيقا مع حجم المدينة وهذا بشكل طردي، فكلما كان حجم المدينة كبير كلما كان الطلب على هذا النوع من النقل الحضري اكبر والعكس صحيح¹.

• وسائل النقل الفردي:

تعتبر من وسائل التنقل الشخصية كون أنها تابعة للأفراد وتتنوع ما بين:

- السيارة الخاصة:

وتعتبر من أهم وسائل النقل الفردي، إذ تتميز بنمطيتها بحيث تستوعب شخص واحد أو عدة أشخاص، فبإمكانها أن تتحرك في أي مكان وأي زمان دون قيود² مثل التوقيت والتوقف.

¹ محمد مداحي وسوسن زيرق، "حوكمة النقل الحضري في الجزائر"، مجلة الدراسات الاقتصادية، ع.03 (2016)، ص 256 - 278.

² المكان نفسه.

الفصل الثالث : دراسة حالة تطوير شبكة النقل الحضري بالجزائر العاصمة كجانب من التجديد الحضري (قطار الأنفاق Métro، القطار الحضري Tramway)

- سيارة الأجرة:

هي عبارة عن سيارة مرخص لها بنقل المسافرين مقابل الأجر، وهذا النوع يمكن تصنيفها ضمن وسائل النقل الفردية إذا حملت شخص واحد فقط، كما يمكن تصنيفها ضمن وسائل النقل الجماعية إذا حملت العديد من الأشخاص¹.

- الدراجات:

تشمل مختلف أنواع الدراجات الهوائية والنارية، فالأولى يتزايد استخدامها يوميا فهي اقتصادية بالإضافة إلى أنها لتتشغل مكانا كبيرا من الحيز الحضري، أما الثانية فتتمتع بنفس أهمية السيارة الخاصة، وهي كذلك لا تشغل حيزا حضاريا كبيرا وتعتبر اقل استهلاكاً من حيث الطاقة².

وتمثل المشاكل التي انجرت عن كثافة استخدام وسائل النقل الفردية خاصة السيارات الشخصية حيث تشير أرقام الديوان الوطني للإحصائيات إلى ارتفاع في عدد السيارات في الجزائر مقارنة بالسنوات السابقة بحيث سجلت الحظيرة الوطنية نسبة 5.986.18 سيارة 2014 مقابل 5.683.156 سيارة مع نهاية 2015³ بحيث يلاحظ تسجيل ارتفاعا، وهذا ما كان سببا في لجوء السلطات العمومية إلى استحداث وسائل النقل الجماعية، وسيتم عرض أهم هذه المشاكل فيما يلي.

¹ المكان نفسه.

² حريز يعقوب، دراسة مؤشرات المواصلات في شبكات النقل تليل كمي ونوعي لشبكة مدينة باتنة دراسة حالة شبكة المؤسسة العمومية للنقل الحضري ETUB، (جامعة الحاج لخضر : كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، 2010-2011)، ص ص.24-25.

³ le site officiel de ONS office national des statistiques,[<http://www.ons.dz/-Au-premier-semester-2015-.html>].

المطلب الثاني: مشاكل النقل الحضري في الجزائر

تعرض المجال الحضري للعديد من المشاكل التي كانت سببا في صعوبة التنقل عبر أحياء المدن وحتى العيش فيها، وتتمثل أهم هذه المشاكل فيما يلي:

1- الازدحام والاختناق المروري:

تعتبر أولى المشاكل التي يعرفها النقل الحضري في العديد من المدن الجزائرية والعاصمة خاصة، وهذا راجع من جهة إلى تركز النشاطات الاقتصادية ومراكز الأعمال فيها، ومن جهة أخرى عدم مواكبة المرافق والهياكل القاعدية للزيادة في الطلب على النقل، إضافة إلى الزيادة في امتلاك السيارات الخاصة إلى درجة عدم قدرة الشوارع على استيعابها¹، وقد كشفت الدراسات التي قام بها المركز الوطني للدراسات الخاصة بالسكان والتنمية CENEAP أن ولاية الجزائر العاصمة، تشهد إكتضاضا في حركة المرور راجع أساسا إلى ارتفاع نسبة السكان فيها التي قدرت سنة 2016 ب 40.4 مليون نسمة²، وأن هذا الاختناق المروري بذاته قد أدى إلى خلق عدة مشاكل من بينها التلوثات، تأخر وصول المسافرين والبضائع في الوقت المحدد، إلى جانب خلق التوترات النفسية لدى المواطنين.

2 - حوادث المرور:

تعتبر من أهم التحديات التي ترافق النقل بشكل عام و النقل الحضري الفردي بشكل خاص، إذ تسجل سنويا مئات الآلاف من الضحايا و هذا راجع إلى عدة أسباب كالزيادة في امتلاك السيارات كما سبقت الإشارة إلى ذلك ، والإفراط في السرعة، وعدم وعي السائقين

¹ مريم بن مشيش، النقل الحضري الجماعي بالحافلات في قسنطينة الكبرى السياسات التخطيط و التنظيم (كلية علوم الارض و الجغرافيا و التهيئة العمرانية، قسم التهيئة العمرانية، 2004)، ص. 283.

² Le site officiel de office national des statistiques, [<http://www.ons.dz/-demographie-.html>.]

الفصل الثالث : دراسة حالة تطوير شبكة النقل الحضري بالجزائر العاصمة كجانب من التجديد الحضري
(قطار الأنفاق Métro، القطار الحضري Tramway)

والمارة ،إضافة إلى هشاشة الطرق بسبب عدم صيانتها¹،وقد سجل المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق ارتفاع نسبة حوادث المرور حيث بلغ عددها سنة 2014 ب 40101 حادثا، منها 17383 حادثا داخل المناطق الحضرية، و 22718 في المناطق الريفية²، مقارنة بسنة 2013 وهذا ما سيلاحظ في الجدول الآتي:

الجدول رقم (02): عدد حوادث المرور المسجلة في سنتي 2013-2014

السنة	المناطق الحضرية	المناطق الريفية
2013	17363	25483
2014	17383	22718
الفارق	20	2765-

المصدر: إعداد الطلبة اعتمادا على إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.

3 - التلوث:

إن المدينة تتأثر بشكل كبير بوجود مختلف وسائل النقل الكبيرة بالخصوص و الفردية منها التي تعرف نسبة أكبر مقارنة بوسائل النقل الجماعية، حيث تؤدي إلى تلوثات في الهواء وانبعاث الغازات السامة مثل ثاني أكسيد الكربون المتسبب في الاحتباس الحراري ، ناهيك عن الضوضاء الناجمة عن حركة المرور³ ، حيث سجلت في الجزائر سنة 2011 نسبة 121.755.40 كيلو طن من انبعاثات CO_2 ⁴.

¹ محمد مداحي و سوسن زريق، مرجع سابق، ص. 265.

² الموقع الرسمي للمركز الوطني للوقاية و الامن عبر الطرق، [http://www.cnpsr.org.dz/page?page_id=38].

³ السيد عبد العاطي السيد، مرجع السابق، ص. 228.

⁴Le site officiel de Actualitix word statistics by country, [https://ar.actualitix.com/country/dza/ar-statistics-environment-algeria.php#ar-pollution]

4- الآثار السلبية على الصحة:

مما لا شك فيه أن كل المشاكل المذكورة أعلاه تؤدي حتما إلى تدهور صحة المواطنين جراء مختلف الأمراض التي تخلفها، كالقلق و الضغوطات النفسية و الاكتئاب، إلى جانب الإعاقات التي تخلفها حوادث المرور¹.

للتخلص من هذه المشاكل التي عرفها النقل الحضري في الحظيرة الجزائرية، سهرت السلطات على تكريس حسن سير هذه خدمة لتقديم نوعية للمواطن، تضمن له الراحة و الأمان و توفر له الوقت، فأسندت هذه الصلاحيات للعديد من المؤسسات وأيدتها بأطر قانونية تشريعية سيتم تناولها فيما يلي.

المبحث الثاني: الإطار القانوني و المؤسساتي لتسيير النقل الحضري في الجزائر

قامت السلطات العمومية في الجزائر بتكريس الأطر اللازمة لتسيير النقل الحضري الكفيلة بالسهر على توفير أجود الخدمات للمواطنين، تمثلت أساسا في الإطار القانوني الذي تستند إليه إدارة النقل الحضري، وكذا الإطار المؤسساتي المكلف بتجسيد مشاريع النقل في الميدان سيتم تناولها من خلال العناصر التالية:

المطلب الأول: الإطار القانوني للنقل الحضري:

سخرت السلطات أطرا قانونية للنقل الحضري و من أهمها ما صدر في القرن الماضي نوجزها منذ التسعينيات إلى سنة 2014:

- صدور المرسوم التنفيذي رقم 91- 195 المؤرخ في 1 جوان 1991، يحدد الشروط العامة لممارسة نشاطات النقل للمسافرين نصت المادة التاسعة(9) منه " يمكن

¹ محمد مداحي و سوسن زيرق، مرجع سابق، ص. 264.

الفصل الثالث : دراسة حالة تطوير شبكة النقل الحضري بالجزائر العاصمة كجانب من التجديد الحضري (قطار الأنفاق Métro، القطار الحضري Tramway)

للأشخاص الطبيعيين و المعنويين ذوي الطابع العام أو الخاص ممارسة نشاطات النقل العمومي للمسافرين عبر الطرق، و تستغل كل الخطوط ذات المنفعة المحلية او الخطوط ذات المنفعة العامة و المسجلة في المخطط الوطني للنقل وكل الخطوط الحضرية المسجلة في مخطط النقل الحضري¹

تناول هذا المرسوم جميع الشروط المؤهلة لممارسة نشاط النقل حيث اسند للعام والخواص إمكانية نقل المسافرين باستغلال الخطوط الحضرية المسجلة في مخطط النقل الحضري لكن قانون واحد لا يكفي في دولة القانون إذ عمدت السلطات إلي إصدار قانون آخر يساند هذا الأخير وهو كالتالي:

- صدور القانون المتضمن الموافقة على النظام النموذجي لإستغلال خدمات النقل البري العمومي الصادر في 26 أفريل 1997 الذي يحدد التزامات الناقل، الآليات المستخدمة للنقل بالإضافة إلى المخالفات و العقوبات²، بحيث ينص هذا القانون على الالتزامات التي يتوجب على الناقل الالتزام بها كذلك سطر أنواع المخالفات التي قد ترتكب مع العقوبات الناجمة عن تلك المخالفات.

بعد تحرير قطاع النقل بشكل كلي وبروز أهميته الكبيرة في شتى المجالات دعمت السلطات ذلك ب:

- صدور القانون رقم 01- 13 الصادر في 07 أوت 2001، يتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه وهو أكثر القوانين تفصيلية بحيث ربط سياسة النقل بسياسة التهيئة العمرانية، وعرف أنماط النقل البري العمومي و النقل للحساب الخاص والنقل

¹ عبد الحكيم كبيش، التمدد الحضري و الحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، أطروحة دكتوراة العلوم في تهيئة المجال (جامعة قسنطينة: كلية علوم الأرض للجغرافيا و التهيئة العمرانية، 2010/2011)، ص. 143.

² مريم بن مشيش، مرجع سابق، ص. 51.

الفصل الثالث : دراسة حالة تطوير شبكة النقل الحضري بالجزائر العاصمة كجانب من التجديد الحضري (قطار الأنفاق Métro، القطار الحضري Tramway)

المشترك مابين الأنماط، و نصت المادة الثامنة والعشرين (28) من هذا القانون "تتم خدمات النقل الجماعي الحضري في محيط النقل الحضري بواسطة مركبات مهيئة تسير عبر الطرقات أو وسائل ثقيلة في مسارات خاصة تهدف على وجه الخصوص إلى الحد من اللجوء إلى النقل بواسطة مركبة خاصة"¹، توكل صلاحيات النقل إلى الجماعات المحلية وتكلفتها بتنظيم النقل العمومي، ترقية البحث والدراسات و الإحصائيات والإعلام، تنظيم مراقبة الشروط العامة لممارسة النقل، كما نصت المادة الرابعة (04) منه " يجب ان ترمي منظومة النقل الحضري إلى التلبية الفعلية لحاجات المواطنين في مجال التنقل وفق شروط أكثر نفعاً للجناعة الوطنية و المستعملين من حيث الأمن، توفر وسائل النقل، التكلفة والسعر"². حيث دعم هذا القانون تطوير البني في قطاع النقل الحضري وشجع استغلال وسائل النقل الجماعية الي تعد أكثر نفعاً من غيرها، ووكّل صلاحيات النقل إلى الجماعات المحلية الأقرب إلى المواطن.

وبعد تشخيص المشاكل التي تسببها الوسائل الفردية تم:

- صدور المرسوم التنفيذي رقم 03- 410 المؤرخ في 10 رمضان 1424هـ الموافق ل 5 نوفمبر 2003 يحدد المستويات القصوى لانبعاثات الأدخنة، الغازات السامة وضجيج السيارات حيث شرح في مواده هذه المفاهيم³، بمعنى هذا القانون حدد بالنسب انبعاثات الدخان و الغازات السامة بهدف القضاء على التلوثات والمشاكل التي تسببها وسائل النقل.

¹ ج.د.ش، القانون رقم 01- 13 المؤرخ في 07 اوت 2001 المتعلق بتوجيه النقل البري وتنظيمه، الجريدة الرسمية العدد 44، الصادرة في 08 اوت 2001، المادة 28، ص. 8.

² المرجع نفسه، المادة 04، ص.5.

³ مسعودة بوزيدي، سياسات تخطيط النقل الحضري في إطار ضوابط التنمية المستدامة دراسة حالة مدينة الجزائر، أطروحة دكتوراة غير منشورة (جامعة فرحات عباس: كلية العلوم الاقتصادية و علوم التسيير، 2011- 2012)، ص.140.

الفصل الثالث : دراسة حالة تطوير شبكة النقل الحضري بالجزائر العاصمة كجانب من التجديد الحضري (قطار الأنفاق Métro، القطار الحضري Tramway)

- صدور المرسوم التنفيذي رقم 04-416 المؤرخ في 08 ذي القعدة عام 1425 هـ الموافق ل 20 ديسمبر 2004، يحدد كفايات إعداد مخططات النقل البري للأشخاص و تطبيقها، نصت المادة الثامنة (08) منه كيفية إعداد مخطط النقل الحضري **تحديد الاتصالات المنتظمة عبر الطرقات و السكك الحديدية في النقل الحضري و الشبه الحضري و المنشآت الأساسية¹**، بالإضافة انه يحدد النقل النوعي في الوسط الحضري و الشبه الحضري، هذا القانون ينص على وضع مخطط للنقل الحضري سهل عملية التنقل ويساهم في التنظيم.
- صدور الأمر رقم 09-03 المؤرخ في 29 رجب عام 1430 هـ الموافق ل 22 جويلية 2009 يعدل ويتم القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادي الأول عام 1422 هـ الموافق 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، يهدف إلى تقليص وضعية انعدام الأمن في الطرقات، تحديد إطار مؤسساتي يكلف بوضعه حيز التنفيذ، إقامة تدابير ردعية في مجال عدم احترام القواعد الخاصة بحركة المرور عبر الطرق².
- صدور المرسوم التنفيذي رقم 10-91 المؤرخ ي 21 ربيع الأول عام 1431 هـ الموافق 14 مارس سنة 2010 يحدد القانون الأساسي النموذجي للمؤسسة العمومية للنقل الحضري و الشبه الحضري، نصت المادة الأولى (1) **"يحدد هذا المرسوم القانون الاساسي النموذجي للمؤسسة العمومية للنقل الحضري و الشبه الحضري و التي تدعى في**

¹ ج.د.ش، المرسوم التنفيذي رقم 4-416 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004 يحدد كفايات إعداد المخططات النقل البري للأشخاص و تطبيقها، الجريدة الرسمية العدد 82، الصادرة في 22 ديسمبر 2004، ص.27.

² ج.د.ش، أمر رقم 09-03 المؤرخ في 22 جويلية 2009 يعدل ويتم القانون رقم 1-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، الجريدة الرسمية عدد 45، الصادرة في 29 جويلية 2009، ص.4.

الفصل الثالث : دراسة حالة تطوير شبكة النقل الحضري بالجزائر العاصمة كجانب من التجديد الحضري (قطار الأنفاق Métro، القطار الحضري Tramway)

صَلَب النص المؤسسة¹ "و بهذا القانون أصبحت الدولة كمتعامل في النقل الحضري غايتها تقديم حسن الخدمات لمواطنيها.

• المرسوم التنفيذي رقم 10-92 المؤرخ في 28 ربيع الأول عام 1431هـ الموافق 14 مارس 2010 يتضمن إنشاء مؤسسات عمومية للنقل الحضري و الشبه الحضري²، يوكل هذا القانون تنظيم و تطوير النقل الحضري داخل المحيطات الحضرية إلى مؤسسات تنشأ لهذا الغرض تدعى "سلطات منظمة للنقل الحضري"، تتمتع بالشخصية المعنوية و الاستقلال المالي.

• صدور المرسوم التنفيذي رقم 14-160 المؤرخ في 08 رجب عام 1435 الموافق 08 ماي 2014 يتم المرسوم رقم 10-91 الذي يحدد القانون الأساسي النموذجي للمؤسسة العمومية للنقل الحضري و الشبه الحضري³.

وقد نصت هذه الأطر القانونية على إنشاء العديد من المؤسسات التي من شأنها السهر على حسن سير النقل الحضري ومن بين أهم هذه المؤسسات ستعرض فيما يلي:

¹ ج.د.ش، المرسوم التنفيذي رقم 10-91 المؤرخ في 21 ربيع الأول عام 1431هـ الموافق 14 مارس سنة 2010 يحدد القانون الأساسي النموذجي للمؤسسة العمومية للنقل الحضري و الشبه الحضري، الجريدة الرسمية العدد 18، الصادرة في 17 مارس 2010، المادة 1، ص.4.

² ج.د.ش، المرسوم التنفيذي رقم 10-92 المؤرخ في 28 ربيع الأول عام 1431هـ الموافق 14 مارس 2010 يتضمن إنشاء مؤسسات عمومية للنقل الحضري و الشبه الحضري، نفس الجريدة الرسمية، ص.9.

³ ج.د.ش، المرسوم التنفيذي رقم 14-160 المؤرخ في 08 رجب عام 1435 الموافق 08 ماي 2014 يتم المرسوم رقم 10-91 الذي يحدد القانون الأساسي النموذجي للمؤسسة العمومية للنقل الحضري و الشبه الحضري، الجريدة الرسمية العدد 30، الصادرة في 21 ماي 2014، ص.4.

الفصل الثالث : دراسة حالة تطوير شبكة النقل الحضري بالجزائر العاصمة كجانب من التجديد الحضري (قطار الأنفاق Métro، القطار الحضري Tramway)

المطلب الثاني : الإطار المؤسساتي لتسيير النقل الحضري في الجزائر

أسندت السلطات العمومية مهمة تسيير النقل الحضري إلى العديد من المؤسسات المركزية واللامركزية وكذا مؤسسات عمومية ذات طابع تجاري، كل حسب تخصصها وصلاحياتها التي كلفت بها من أجل تنظيم شبكة النقل الحضري وتطويرها، لإرضاء المواطنين وتحسين ظروفهم اليومية. وتتمثل هذه المؤسسات فيما يلي:

أ-المؤسسات المركزية:

تتمثل هذه المؤسسات في مختلف الوزارات التي تحوز على سلطة اتخاذ القرار في مجال النقل الحضري وهي كالتالي:

1-وزارة النقل:

تمثل هذه الوزارة الدولة على المستوى الوطني، كما تمثل السلطة المنظمة للنقل وتحدد الاختيارات السياسية الكبرى، وتسهر على تحقيق الأهداف المرجوة في قطاع النقل وتعتبر أهم ممثل في نظام النقل، وهذا وفقا للمرسوم التنفيذي رقم 89-165 المؤرخ في 27 محرم 1410 الموافق ل 29 أوت 1989 الذي يحدد صلاحيات وزير النقل، ووفقا للمادة 13 من هذا المرسوم التي تنص على أن " يضمن وزير النقل حسن تسيير الهياكل المركزية و الغير مركزية و حتى المؤسسات الموضوعة تحت وصايته بالإضافة إلى توليه تمثيل المتعاملين في النقل وخطط تطوير النقل و أنظمة النقل الجماعي في الوسط الحضري"¹.

تتمثل مهام الوزارة في:

¹ ج.د.ش ،المرسوم التنفيذي رقم 98-165 المؤرخ في 27 محرم 1410 الموافق ل 29 أوت 1989 الذي يحدد صلاحيات وزير النقل، الجريدة الرسمية العدد36، الصادرة في 30 أوت 1989، المادة ص ص.1037-1039.

الفصل الثالث : دراسة حالة تطوير شبكة النقل الحضري بالجزائر العاصمة كجانب من التجديد الحضري (قطار الأنفاق Métro، القطار الحضري Tramway)

- إعداد خطط لتنفيذ أهدافها المحددة وتقتصر قوانين لازمة لتعرضها على السلطتين التشريعية والتنفيذية و هي المسؤولة عن مراجعة وإقرار رفع الأسعار أو تخفيضها.
- ضمان نقل الأشخاص و الأملاك برا عبر الطرق أو السكك الحديدية بحرا وجوا.
- تطوير كل أعمال النقل و الأرصاد الجوية وتنظيمها واستغلالها وتسويقها قصد تلبية الطلب في أحسن ظروف الكلفة و جودة الخدمة.
- رسم إستراتيجية تنمية القطاع وتنظيمه و إعداد المخطط الرئيسي للنقل¹.

من حيث التنظيم الهيكلي و الوظيفي لوزارة النقل فهي تتكون من ثماني(08) إدارات، منها إدارة النقل البري (DTT) Direction des transports terrestres والتي

تتكون هي الأخرى من ثلاث إدارات فرعية تتمثل في : النقل الحديدي، تنسيقية النقل البري للبضائع، تنسيقية النقل البري للمسافرين، أما إدارة النقل الحضري و المرور DRUCR إدارتين فرعيتين: إدارة النقل الحضري، إدارة المرور. مهمة هذه الإدارات هو التنظيم و التسيير و التطوير للقطاعات المتعلقة بها².

2- وزارة الأشغال العمومية:

تقوم هذه الوزارة بالتنسيق مع وزارة النقل بإعداد المخططات التوجيهية للطرق وتحديث هياكل و شبكات النقل الحديدي و البري والمشاريع الحضرية الكبرى كما تشارك في الوقاية و الأمن المروري³، و قد عملت الجزائر على إدماج هذه الوزارة مع وزارة النقل نظرا لتقارب كل من مهامهما و مسؤولياتهما.

¹ Site officiel du ministère des Transports [http://www.ministere-transports.gov.dz]

² عبد الحكيم كبيش، مرجع سابق، ص.130.

³ المرجع نفسه، ص.133.

الفصل الثالث : دراسة حالة تطوير شبكة النقل الحضري بالجزائر العاصمة كجانب من التجديد الحضري (قطار الأنفاق Métro، القطار الحضري Tramway)

يملك هذا القطاع إمكانيات هامة من الموارد البشرية على درجة عالية من الكفاءة فتتمثل مهام وزارة الأشغال العمومية فيما يلي:

- تنفيذ المشاريع إذ أن مواردها البشرية تتكفل بالتنفيذ ؛
- إعداد الدراسات؛
- تسيير الأشغال الكبرى و كذا إدارة المشاريع و الإشراف عليها؛
- تحسين نوعية المنشآت القاعدية وصيانتها و كذا جودة الخدمة العمومية¹.

إضافة إلى الوزارات السابقة المعنية بشكل مباشر بتسيير النقل ،هناك وزارات تملك هي الأخرى صلاحيات الإشراف على النقل الحضري بشكل غير مباشر ، نذكر من بينها وزارة السكن والعمران التي تشرف على كل ما يتعلق بتهيئة وتحسين المجال الحضري، نظرا لارتباط هذا الأخير بمجال التنقل في المدينة و وزارة الداخلية والجماعات المحلية.

لكن السلطات الجزائرية لجأت لتخفيف الأعباء على كاهل هذه الوزارات فلجأت إلى خلق مؤسسات لامركزية تحت وصاية هذه الوزارات للقيام بمهام إدارة النقل الحضري التي ستعرض على الشكل الآتي.

ب- المؤسسات اللاتركزية:

يتم في إطار اللاتركيز الإداري تفويض تسيير قطاع النقل لهيئات تكون تحت وصاية المركز و تسهر على حسن تطبيق القوانين المتعلقة بالنقل و تتمثل هذه الهيئات فيما يلي:

¹Site officiel du ministère des Travaux publics et des Transports
[<http://www.mtp.gov.dz/fr/index.php>]

1- مديرية النقل الولائية:

تعتبر مديرية النقل التي يتم إنشائها على المستوى المحلي مصلحة خارجية تابعة لوزارة النقل، و هي تلعب دور السلطة المنظمة، تم تكريسها بمقتضى القانون رقم 381/90 المؤرخ في 1990/11/24 المتعلق بتنظيم مديريات النقل في الولايات ومن المهام الموكلة لها:

- تحضير، إعداد، تنفيذ ومتابعة مخطط النقل.
- العمل على تطبيق القوانين الخاصة بالسياسات العامة في مجال النقل .
- القيام بتدابير وبرامج ولائية في مجال حركة المرور والأمان.
- جمع و تسجيل الإحصائيات المتعلقة بمجال النقل و حوادث المرور¹.

فيما يتعلق بالجانب التقني لمهامها، فإن مديرية النقل تقع تحت وصاية وزارة النقل، تحت وصاية وزارة الداخلية و تحت السلطة المحلية (الولاية)، فيما يتعلق بالجانب الإداري. بالتالي فإن تعدد جهات الوصاية يؤدي إلى تغييب دور المديريات في الواقع نظرا لتضارب الأوامر و التعليمات التي تصدر لها سواء تعلق الأمر بالتسيير و متابعة المشاريع الكبرى لانجاز هياكل النقل وتطوير النقل الجماعي على المستوى الوطني، مثل مشروع مترو الذي اسند إلى مؤسسة مترو الجزائر EMA و مشروع ترامواي الذي اسند لولاية الجزائر².

2- مديرية الأشغال العمومية:

تعتبر هذه المديرية إدارة غير مركزية تابعة لقطاع الأشغال العمومية، مكلفة بتسيير شبكة الطرق سواء طرق وطنية أو طرق ولائية، و هي تحت إشراف وزارة النقل في الجانب

¹ الموقع الرسمي لولاية الجزائر [<http://www.wilaya-alger.dz/>].

² عبد الحكيم كبيش، مرجع السابق، ص.133.

الفصل الثالث : دراسة حالة تطوير شبكة النقل الحضري بالجزائر العاصمة كجانب من التجديد الحضري (قطار الأنفاق Métro، القطار الحضري Tramway)

التقني، وتابعة للولاية و وزارة الداخلية و الجماعات المحلية في جانبها الإداري، ومن نشاطاتها:

- زيارات ميدانية متتالية لجميع المشاريع في طور الانجاز .
- السهر على انجاز المشاريع في وقتها المحدد.
- السهر على متابعة وضعية شبكة الطرقات¹.

لتشجيع و تدعيم مهام هذه المؤسسات قامت السلطات بتأسيس المؤسسات العمومية التي هي مرفق عام تتمتع بالشخصية المعنوية والذمة المالية، سعيا منها لتحقيق أهداف وغايات النقل الحضري و هي كالتالي:

ج -المؤسسات العمومية:

1- السلطة المنظمة للنقل الحضري:

وفقا للمادة رقم 02 من المرسوم التنفيذي رقم 12-109 المؤرخ في 13 ربيع الثاني عام 1433 الموافق ل 6 مارس 2012 الذي يحدد تنظيم السلطة المنظمة للنقل الحضري وتسييرها ومهامها التي تنص على : " السلطة المنظمة للنقل الحضري مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي تجاري، تتمتع بالشخصية المعنوية و الاستقلال المالي و تدعى في صلب النص السلطة"²، تنشأ السلطة بمرسوم تنفيذي يحدد مقرها واختصاصها الإقليمي، توضع

¹ المرجع نفسه، ص.134.

² ج.د.ش.المرسوم التنفيذي رقم 12-109 المؤرخ في 13 ربيع الثاني عام 1433هـ الموافق ل 6 مارس 2012م الذي يحدد تنظيم السلطة المنظمة للنقل الحضري وسيرها ومهامها، الجريدة الرسمية، العدد 15 الصادرة في 14 مارس 2012 م ، المادة رقم 2، ص ص.12-14.

الفصل الثالث : دراسة حالة تطوير شبكة النقل الحضري بالجزائر العاصمة كجانب من التجديد الحضري (قطار الأنفاق Métro، القطار الحضري Tramway)

السلطة تحت وصاية وزير النقل، تتولى مهمة تنظيم النقل العمومي للمسافرين وتطويره داخل محيط النقل الحضري¹، و تتكفل بالمهام التالية:

- إعداد و مراجعة مخططات النقل الحضري التي تعرض على السلطات المختصة وكذا تخطيط التنقلات ووسائل النقل التي تجرى في محيطها الحضري للنقل.
- تنفيذ برامج الاستثمارات وضمان متابعتها وسير انجازها في مجال التجهيزات والمنشآت القاعدية النوعية للنقل العمومي الحضري، منها الأروقة المخططة للنقل الجماعي بالحافلات و المنشآت القاعدية لاستقبال المسافرين.
- تستشار السلطة مسبقا من قبل الدولة و الجماعات الإقليمية، فيما يخص كل المشاريع ذات المنفعة الحضرية أو التي لها آثار على النقل العمومي الحضري في إقليمها و لاسيما المشاريع الكبرى المهيكلية للنقل التي تدخل في مجال اختصاص الدولة².

2-مؤسسة مترو الجزائر " EMA ":

أنشئت هذه المؤسسة سنة 1984 بصفتها صاحب مشروع مفوض من طرف وزارة النقل، من أجل تحقيق دراسات وانجاز استغلال شبكة النقل بالسكك الحديدية الحضرية السطحية، و عبر الأنفاق ، تم تحويلها سنة 1989 إلى مؤسسة عمومية اقتصادية وأنشئ لها مكتب الدراسات للنقل الحضري BETUR، وفي إطار مخطط تطوير النقل الحضري المعتمد سنة 2005 تم تكليفها بانجاز العديد من المشاريع الجديدة ، وأسندت خدمة الصيانة إلى شركة RATP (الهيئة المستقلة للنقل بباريس)، وأعطت استغلال وصيانة ترامواي إلى شركة SETRAM (شركة تشغيل ترامواي)، وتتمثل مهامها فيما يلي:

¹ المكان نفسه.

² المرجع نفسه، المادة 04، ص.16.

الفصل الثالث : دراسة حالة تطوير شبكة النقل الحضري بالجزائر العاصمة كجانب من التجديد الحضري (قطار الأنفاق Métro، القطار الحضري Tramway)

- تقوم بانجاز مشاريع في مجال النقل الحضري لحساب الدولة الجزائرية بصفتها صاحب مشروع مفوض من طرف وزارة النقل.
- تتكفل بالدراسات و الانجاز واستغلال مشاريع النقل الحضري للمسافرين خاصة مشروع مترو و ترامواي بالإضافة إلى مشاريع النقل بالكوابل عبر عدة مدن الجزائر¹.

3- مؤسسة سترام SETRAM (شركة تشغيل ترامواي):

هي شركة مكلفة باستغلال وصيانة ترامواي في الجزائر، تقوم حاليا باستغلال كل من ترامواي الجزائر العاصمة، وهران وقسنطينة لمدة عشر (10) سنوات، يتواجد مقرها في الجزائر العاصمة، و هي شركة جزائرية فرنسية تأسست بموجب القانون الجزائري²، في إطار الشراكة بين مؤسسة مترو الجزائر والوكالة المستقلة للنقل بباريس و مؤسسة النقل الحضري، تنقسم الأسهم بين هذه الشركات بحيث تمتلك مؤسسة مترو الجزائر 15% من أسهم الشركة وتقوم بتزويدها بالمهارات اللازمة أما بالنسبة لمؤسسة RATP (الهيئة المستقلة للنقل بباريس) فتستحوذ على ما تبقى من الأسهم بنسبة 49%، ومن خدمات وأهداف مؤسسة سترام (SETRAM) ما يلي:

- أشغال الصيانة ويتم ذلك بضمان تردد جيد و تناسق و وفرة العربات التي ترجع بالفائدة للمسافرين.
- تتحكم بتنظيم وتسيير واستغلال جميع العناصر المادية والمالية للمؤسسة في إطار سياسة التسيير الراشد.

¹ Site officiel de la Fondation Metro d'Alger [<http://www.metroalger-dz.com>.]

² Société d'exploitation des tramways, **présentation de la setram**, 12-04-1017, pp.3-5

الفصل الثالث : دراسة حالة تطوير شبكة النقل الحضري بالجزائر العاصمة كجانب من التجديد الحضري (قطار الأنفاق Métro، القطار الحضري Tramway)

- تضمن مراقبة وتسيير المعطيات والتحركات الاقتصادية والمالية¹.
- من أهدافها نقل الجزائر نحو نمط جديد من النقل الحضري في متناول الجميع.
- السهر على تكيف الجزائريين مع هذه الوسيلة الجديدة وتثبيتها في عادات الجزائريين.
- اكتساب مكانة لتكسب مكانة هامة في إفريقيا و العالم².

4- مؤسسة سيتال CITAL (الشركة الصناعية للنقل الجزائري) :

وهي عبارة عن مؤسسة مختلطة خاضعة للقانون الجزائري معروفة باسم CITALIS ALGERIE أو CITAL (الشركة الصناعية للنقل الجزائري) أدخلت هذه المؤسسة لدعم مؤسسة سترام (SETRAM) بطلب منها، و تساهم مؤسسة مترو الجزائر التي تملك 10% من أسهم ستال (CITAL) في تطوير نشاط هذه الشركة، ومن مهامها:

- صيانة وفحص عام للعربات.
- تولي عمليات التزيت حيث يستهلك الترامواي في كل عملية تزيت حوالي 500 لتر³.

5- مؤسسة النقل الحضري والشبه الحضري ETUSA لمدينة الجزائر:

كانت تدعى سابقا RSTA (الهيئة النقابية للنقل في الجزائر)، لكن تغير اسمها إلى ETUSA (مؤسسة النقل الحضري و الشبه الحضري) بعد فتح سوق النقل للخواص، وهي شركة مهياة لنقل المسافرين في أحسن الظروف وتحقيق الأمن والرفاهية، وبموجب المرسوم

¹ طريفة محمد، مشروع ترامواي قسنطينة وأثاره على النقل والعمران، مقالة منشورة في رسالة دكتوراة تحت عنوان تنظيم وتسيير شبكة النقل الجماعي الحضري (جامعة قسنطينة 3 : معهد تسيير التقنيات الحضرية، 2015-2016)، ص.4.

² Le site officiel de Setram[<https://www.setram.dz>].

³ طريفة محمد، مرجع السابق، ص.5 .

الفصل الثالث : دراسة حالة تطوير شبكة النقل الحضري بالجزائر العاصمة كجانب من التجديد الحضري (قطار الأنفاق Métro، القطار الحضري Tramway)

التنفيذي رقم 10-91 المؤرخ في 14 مارس 2010 الذي يحدد معيار مؤسسة النقل الحضري والضواحي العامة، أصبحت ETUSA تمثل المؤسسة العمومية الصناعية التجارية العامة، تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلالية المالية، ووسائل نقل هذه المؤسسة تتمثل في الحافلات autobus، النقل عن طريق الكابل Transport par Télépherielignes، ترام الجزائر¹ Câble، Alger Tramway.

5-مؤسسة RATP DZ (الهيئة المستقلة للنقل بباريس الجزائرية):

هي شركة تابعة لمجمع RATP DEV (الهيئة المستقلة للنقل بباريس المطورة)، هي أيضا تنتمي إلى مجمع RATP (الهيئة المستقلة للنقل في باريس) الفرنسي، و قد تم إنشاء RATP الجزائر عام 2009 بغرض الاستثمار التجاري وصيانة خط مترو الجزائر، تتمحور مهمتها أيضا في تسهيل تنقلات المسافرين في مدينة الجزائر، بوضع في متناولهم وسائل نقل حديثة، آمنة سريعة و متواصلة، و تتبنى هذه المؤسسة ستة (06) شعارات أساسية وهي الإنسانية فهو سر النجاح، الاحترام ركيزة معرفة السفر، الانفتاح منبع الريح و التقدم، الاحترافية، ذوق المنافسة بالإضافة إلى التمسك بمنفعة الجميع، RATP DZ هي التي تستغل خط المترو ب 14 قاطرة وفي كل واحدة ستة (6) وحدات بسعة 1290 مسافر في كل قاطرة².

من خلال ما تم التطرق إليه اتضح أن كل هذه المؤسسات المساهمة في تسيير النقل الحضري في الجزائر (مترو، ترامواي) كمؤسسة مترو الجزائر (EMA) و سترام شركة تشغيل الترامواي (SETRAM) وستال الشركة الصناعية للنقل الجزائري (CETAL) والهيئة

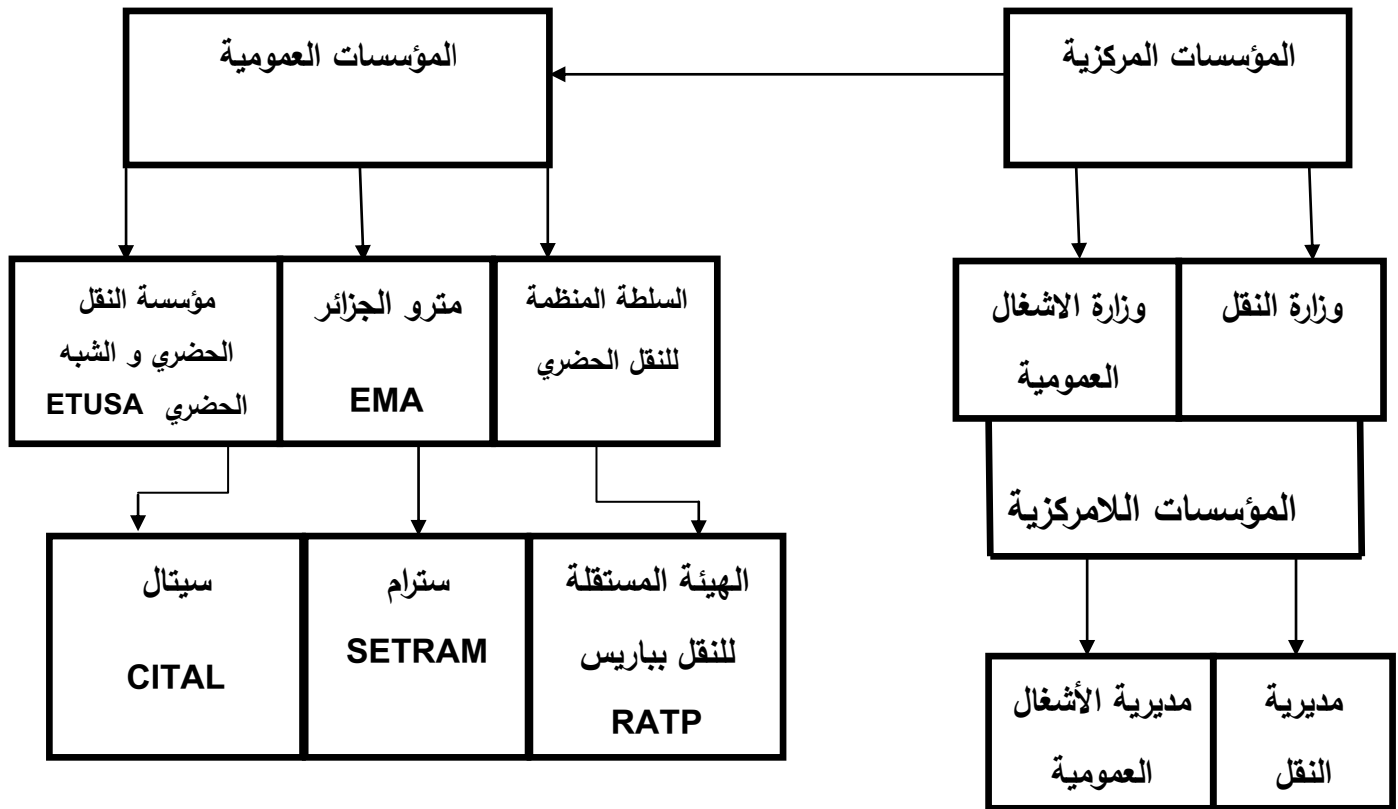
¹ Djilali houri, Raid Rezagui, **Intégration tarifaire des transports collectifs urbains dans l'agglomération d'Alger cas EMA (RATP DZ.SETRAM) ETUSA.SNTF et opérateurs privés**, mémoire pour l'obtention d'un diplôme d'ingénieur en transport terrestre (ISFF – ROUIBA :institut supérieur de formation ferroviaire ,9^{ème} promotion, juin 2013) pp .37-39

² Présentation RATP ELDJAZAIR, pp.3-8.

الفصل الثالث : دراسة حالة تطوير شبكة النقل الحضري بالجزائر العاصمة كجانب من التجديد الحضري (قطار الأنفاق Métro، القطار الحضري Tramway)

المستقلة للنقل في الجزائر (RATP DZ) لها دور فعال كل حسب اختصاصاتها في تسيير هذا النوع من وسائل النقل فهذه المؤسسات لها علاقة متكاملة فيما بينها كما يوضحه الشكل التالي:

الشكل رقم 01: أهم مؤسسات المسيرة للنقل الحضري في الجزائر



المصدر: اعداد الطلبة استنادا إلى المواقع الرسمية للمؤسسات.

و بعد توفير السلطات البيئة الملائمة للنقل الحضري، التي تسودها قوانين تشريعية و تنظيمية لضمان حسن تلبية خدمات النقل للمواطنين و التخلص من المشاكل و تحسين الوسط الحضري، و بعد تكريس عدة مؤسسات تسهر على تحقيق هذا الغرض شرعت لتنفيذ و تحقيق الأهداف المسطرة على ارض الواقع، فسعت لتطوير وسائل النقل الحضري بهدف إعطاء صورة عصرية لمجالها الحضري و هذا ماسيعرض فيما يلي:

المبحث الثالث: تطوير وسائل النقل الحضري لترقية المجال الحضري في العاصمة

يعتبر النقل الحضري النشاط الذي يهدف لخلق ديناميكية للحياة داخل المدينة من خلال ربط مختلف مكوناتها بما يحقق التكامل والانسجام فيها، وذلك بواسطة مختلف الهياكل القاعدية ووسائل النقل المتاحة فيه، وقد ساهمت الثورة التكنولوجية في التقدم التقني لوسائل النقل في معظم الدول الغربية و العربية ، والجزائر على غرار هذه الدول سعت إلى تطوير البنية التحتية وساهمت في ارتفاع وتطور هذا القطاع بخلق وسائل حضرية متطورة لترقية المجال الحضري ومواكبة التغييرات و التحديث ، وسيتم تناول أهم ما تبنته السلطات العمومية في الجزائر لتطوير شبكة النقل الحضري من خلال ما يلي :

المطلب الأول: دور قطار الأنفاق "métro" في ترقية المجال الحضري.

يشكل النقل مقياس التطور الحضري للمدينة، ويظهر ذلك من خلال الدور الذي يلعبه في تنظيم المجال، وقد أصبح النقل عاملا ضروريا في تطور أي نشاط سواء صناعي أو تجاري ، وهو بذلك بمثابة الشريان الذي ينقل الحياة للمدن ويضيفها على المجال الحضري ومختلف الأنشطة فيه.

تلعب البنية الأساسية من الطرق والمحطات دورا رئيسيا في هيكلة المجال الحضري بالمتروبول العاصمي، فالبنية التحتية من الطرق والأنفاق والمنافذ والمحطات البرية تشكل عناصر وركائز أساسية للمواصلات وحركة المرور بالعاصمة، التي عرفت في السنوات الأخيرة تركزا كبيرا للأنشطة فيها لما تحويه من مناطق صناعية ومناطق الأنشطة، حيث التي قدرت بنسبة 1478 منطقة صناعية، و 169.9 منطقة أنشطة¹ في الثلاثي الثاني من

¹ Le site officiel de Agence Nationale d'Intermédiation et de Régulation Foncière
[<http://www.aniref.dz/index.php/fr/pourquoi-l-algerie/les-zones-industrielles>]

الفصل الثالث : دراسة حالة تطوير شبكة النقل الحضري بالجزائر العاصمة كجانب من التجديد الحضري (قطار الأنفاق Métro، القطار الحضري Tramway)

سنة 2017، و بالتالي عملت على استقطاب أكبر نسبة من العمالة الأمر الذي أدى إلى ارتفاع نسبة السكان فيها. لذلك عمدت السلطات العمومية إلى تبني خطط لاستيعاب هذه الكثافة السكانية وتخفيف الازدحام بتطوير وسائل النقل الحضري، بهدف تحقيق الرفاه لمواطنيها وسهولة تحركهم وتنقلهم، وقد أخذت الترتيبات المتعلقة بالنقل الحضري عدة أشكال، تمحورت أساسا في تنفيذ التوجهات والمشاريع الأساسية التالية:

- انطلاق المشاريع الكبرى للبنية التحتية من مطلع ثمانينات القرن الماضي ، كالطرق السريعة والرابطة حول المدينة والعمل على تحقيق بنية تحتية حضرية داخل المدينة كإنشاء المنافذ الأنفاق والجسور.
- فتح النقل الحضري العمومي الشراكة مع القطاع الخاص.
- انطلاق وتنفيذ مشاريع النقل العمومي ذات الطاقة والسعة الكبيرة كالمetro والترامواي¹.

فبعد كل هذه الترتيبات التي قامت فيها الدولة خاصة بعد تخطيطها لمرحلة الضائقة الأمنية و المالية ، شرعت بتمويل المشاريع الكبرى للبنية التحتية التي تضمنها البرنامج الخماسي للإنعاش الاقتصادي لسنة 2005-2009 وإنشاء خطوط الترامواي والمetro بالمدن الكبرى.

يعتبر metro "métro" * أحد أنواع القاطرات الخفيفة في شكل عربات مقطورة موجهة توجيهها خارجيا آليا تتحرك بواسطة الطاقة الكهربائية، فهو قطار الأنفاق يعود تاريخ المشروع الي 1970 ويعد أهم وسيلة للنقل الجماعي في الحواضر الكبرى ، وينقل عددا كبيرا من

¹ فوزي بودقة، التخطيط العمراني لمدينة الجزائر تحديات وبدائل (الجزائر: ديوان المطبوعات الجامعية، 2015)، ص.201.

* كلمة Metro اختصار لكلمة Metro بوليتان métro politaire التي تعني سكة حديد للتجمعات الحضرية .

الفصل الثالث : دراسة حالة تطوير شبكة النقل الحضري بالجزائر العاصمة كجانب من التجديد الحضري (قطار الأنفاق Métro، القطار الحضري Tramway)

الركاب ويسير بسرعة ولا يشغل حيزا ومكانا كبيرا لأنه يسير تحت الأنفاق على مسافات تنقل تزيد عن 10 كلم لكنه يبقى وسيلة باهظة الانجاز ليست في متناول كل البلدان¹.

نتيجة الزيادة الديموغرافية وتفاقم مشاكل النقل على مستوى العاصمة، تبنت الدولة إنشاء المترو كوسيلة نقل حضرية إستراتيجية وذلك منذ سنة 1980 ، وبعد انجاز الدراسات انطلقت أشغال "المترو" سنة 1982 وقد نصت خطته على انجاز ثلاثة خطوط يبلغ مجموع أطوالها 64 كلم ، غير أن الأزمات التي شهدتها البلاد منذ ذلك الحين ، سواء الأزمة النفطية في الثمانينات أو الأزمة الأمنية أو العشرية السوداء في التسعينيات، أدت إلى توقف هذه الأعمال ،إلى غاية سنة 2003 حيث عرف مشروع مترو الجزائر العاصمة انطلاقة جديدة بعد عودة الاستقرار للبلاد ، وقد تم تكليف الهيئة المستقلة للنقل بباريس RATP باستغلال وصيانة الخط الأول من مترو الجزائر وقد تم استكمال محطات الخط الأول المتمثلة فيما يلي:

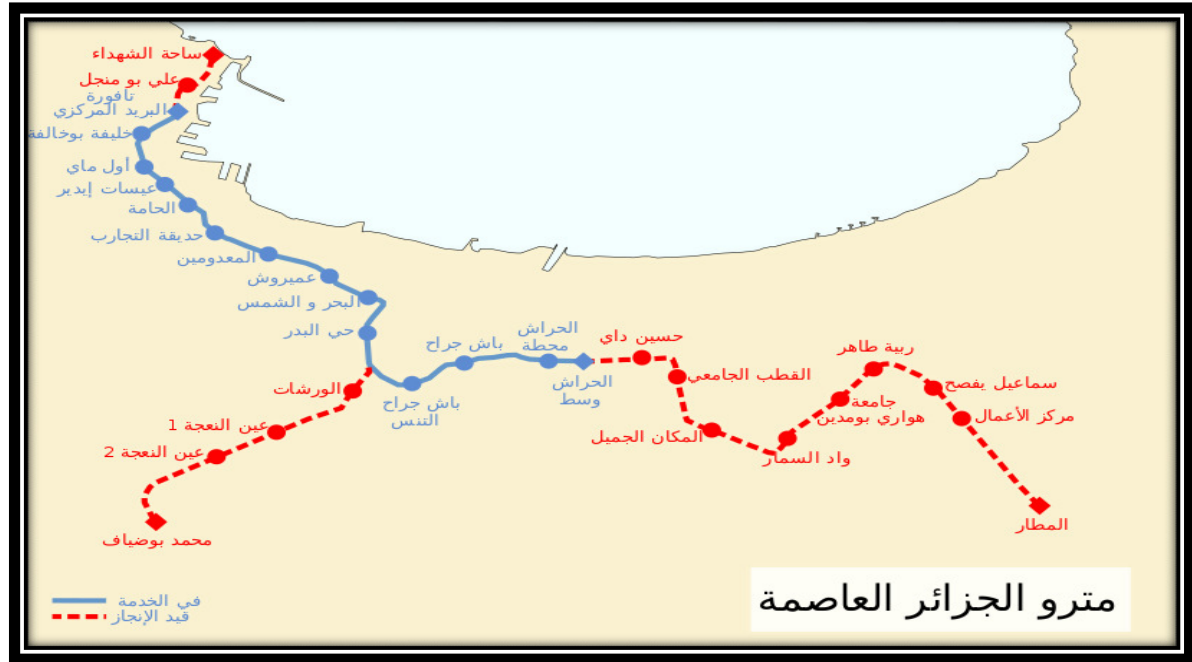
- حي البدر. تافورة البريد المركزي، بمسافة 9.5 كلم وتحتوي على عشر (10) محطات ، توجد تسعة (9) منها تحت الأرض على رصيف جانبي وهي البريد المركزي ، خليفة بوخالفة . ساحة أول ماي . عيسات ادير. الحامة . حديقة التجارب . المعدومين . عميروش . محطة البحر والشمس، ومحطة واحدة على السطح وهي محطة حي البدر ، غير أن أشغال هذا الشطر عرفت تأخرا في الانجاز بسبب العثور على حفريات أثرية بمحطة ساحة الشهداء². والصورة التالية تبين سير الخط الأول لمترو الجزائر :

¹ Ghenouchi rana ghousoum, **l'integration urbaine par les moyens de transport cas de :la ville nouvelle « Alli manjeli »**, mémoire pour l'obtention du diplôme de magistère(université mentouri Constantine : faculté des science de la terre de la géographie,2007),p. 21.

² مقابلة مع السيد **حشين محمد الطيب**، مدير منشآت المترو، مؤسسة مترو الجزائر(2017/03/15)علي الساعة (13:05).

الفصل الثالث : دراسة حالة تطوير شبكة النقل الحضري بالجزائر العاصمة كجانب من التجديد الحضري (قطار الأنفاق Métro، القطار الحضري Tramway)

الصورة رقم(07): الخط الأول لمetro الجزائر



المصدر: <http://www.metroalger-dz.com>

وقد تم تدشين هذا الخط رسميا من قبل الرئيس عبد العزيز بوتفليقة يوم 31 أكتوبر 2011، تم إدخاله حيز الخدمة والاستغلال من قبل المواطنين في الفاتح من نوفمبر من نفس السنة بمناسبة الذكرى 57 لاندلاع ثورة التحرير الجزائرية¹، حيث تم استغلال هذا الخط بفضل 14 قاطرة تتكون كل واحدة منها من ست (6) عربات مكيفة وعصرية، لذلك يعتبر Metro العاصمة الأول مغربيا والثاني إفريقيا بعد Metro القاهرة.

– أما الخط الثاني فيمتد من البريد المركزي إلى باب الزوار على بعد 15 كلم شرقي العاصمة.

– بينما الخط الثالث يربط بين حسين داي و دالي إبراهيم على بعد 10 كلم غرب المدينة.

¹ Jean-François Troin , "politiques urbaines et inégalités en méditerranée ",les cahiers d'emam, n.27 (2015),p. p.1-15.

الفصل الثالث : دراسة حالة تطوير شبكة النقل الحضري بالجزائر العاصمة كجانب من التجديد الحضري (قطار الأنفاق Métro، القطار الحضري Tramway)

وقد عرف الخط الاول لمترو الجزائر تمديدا تم تدشينه من قبل الوزير الأول عبد الملك سلال في 4 جويلية سنة 2015، والذي يربط بين حي البدر والحراش وسط ، ودخل الامتداد حيز الاستغلال التجاري في 5 جويلية من نفس السنة، و يبلغ طول هذا الشطر 4 كلم ، يضم أربع محطات (باش جراح تنس، باش جراح ،الحراش محطة و الحراش وسط)، أنجزت أشغال الهندسة المدنية لهذا الامتداد من طرف المجمع الألماني الايطالي،وقد عرف هذا الامتداد لمترو الجزائر منذ دخوله حيز التنفيذ ارتفاعا في تردد المسافرين بنسبة 40% وازدادت نسبة المسافرين ب 51% مسافر، ويهدف توسع التنقلات وتحقيق الرفاه وسهولة التنقل للمواطن شرعت مؤسسة مترو الجزائر في أشغال انجاز امتدادات أخرى للخط الأول نحو بلديات أخرى (الحراش ، ساحة الشهداء ، عين النعجة) معتمدة على دراسات وذلك لتسمح للجزائر العاصمة بتوفير شبكة نقل حضرية وإعطاء واجهة حضرية راقية للمدينة ككل¹.

تتمثل هذه الامتدادات في خط ساحة الشهداء، باب الواد، شوفالي على مسافة تقدر ب 8 كلم و 8محطات) يخدم كل من دائرة باب الواد، بلدية الالبيار، شوفالي، الذي يسمح بربط مشروع المترو بالمصعد الهوائي رابطا من جهة بلدية واد قريش بالمحطة الحضرية بحي شوفالي.

أما امتداد الخط الرابط بين حي شوفالي ، دالي ابراهيم ،شراقة ،أولاد فايت و درارية فيبلغ طوله 14 كلم ويضم 08 محطات.

وقد أكد السيد عمر حدي أن مترو العاصمة سيبلغ طول خطه 18 كلم في نهاية سنة 2017 ، و سوف يخص أحياء وسط المدينة والتي تشهد كثافة سكانية عالية، وسيمر بعدة

¹ مقابلة مع السيد حشين محمد الطيب(2017/03/22 على الساعة 11:22).

الفصل الثالث : دراسة حالة تطوير شبكة النقل الحضري بالجزائر العاصمة كجانب من التجديد الحضري (قطار الأنفاق Métro، القطار الحضري Tramway)

أحياء شعبية مثل حي القصبة، جزء من حي باب الواد، باش جراح ، رويبة ، الحراش ، عين النعجة و جسر قسنطينة، و أن هناك محطات سيتم تسليمها في نهاية 2017 اضافة مشاريع هي في قيد الانجاز والدراسة منها خط الحراش ، باب الزوار و مطار هواري بومدين الذي سيتم على طول 9 كلم و سيتم فتحه سنة 2020، و خط عين النعجة وقهوة شرقي على طول 6 كلم، وقد صرح السيد عمر حدبي في نفس السياق بأنه في سنة 2025 سيقدر طول المترو ب 55 كلم مع تشغيل خطي باب الواد ـ شوفالي و درارية، وهما في قيد الدراسة حاليا¹.

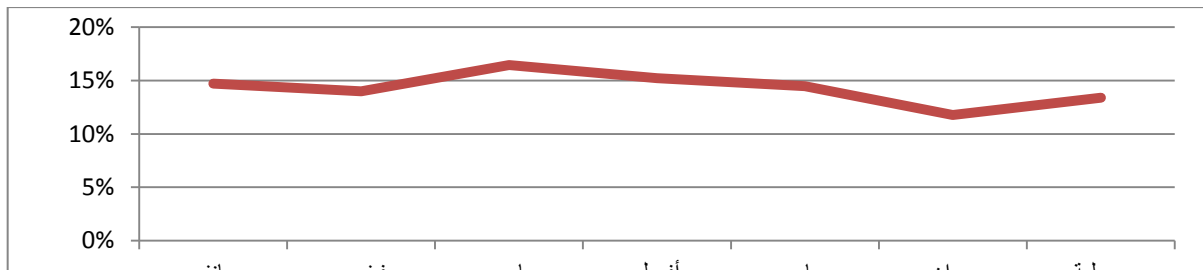
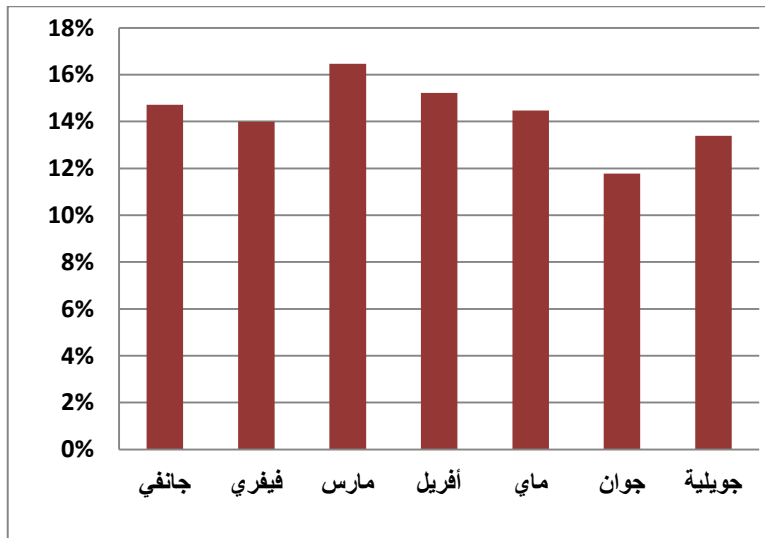
بعد عدة سنين من تنفيذ المشروع، يلاحظ رضا المواطنين و إقبالهم على استغلال المترو بحيث نجد 99% من الزبائن في غاية الرضا خاصة فئة العمال والطلبة، وقد لوحظ ارتفاع عدد المسافرين في الأشهر الأولى من سنة 2017(من شهر جانفي الي شهر ماي) سجلت فيها أعلى نسبة في شهر مارس بزيادة مقدرة بنسبة 16% مقارنة بشهر جوان وجويلية التي سجل فيهما انخفاض نسبي لعدد المستعملين بنسبة 12 %، بسبب العطلة السنوية ، وهذا ما يتضح من خلال الجدول و المنحنى البياني التاليين:

¹ عمر حدبي، المدير العام لمؤسسة مترو الجزائر، حصة ضيف الصباح، الاذاعة الجزائرية (19 افريل 2015).

الفصل الثالث : دراسة حالة تطوير شبكة النقل الحضري بالجزائر العاصمة كجانب من التجديد الحضري
(قطار الأنفاق Métro، القطار الحضري Tramway)

جدول رقم (03): عدد مستخدمي المترو في سنة 2017 من شهر جانفي الي شهر جويلية

الأشهر	عدد المسافرين	النسبة المئوية
جانفي	2556039	15%
فيفري	2431715	14%
مارس	2859377	16%
أفريل	2643986	15%
ماي	2512690	14%
جوان	2045161	12%
جويلية	2326126	13%
المجموع	17375094	100%



المصدر: من إعداد الطلبة اعتمادا على الإحصائيات المقدمة من طرف مؤسسة RATP el Djazair

الفصل الثالث : دراسة حالة تطوير شبكة النقل الحضري بالجزائر العاصمة كجانب من التجديد الحضري (قطار الأنفاق Métro، القطار الحضري Tramway)

لقد ساهمت هذه الوسيلة المستحدثة في المجال الحضري في خلق مرونة في تنقل المواطنين ويعود ذلك إلى:

المساهمة في تخفيف الأعباء للمواطنين وتقليل حوادث المرور والازدحام حيث نلاحظ انخفاض نسبة الحوادث المرورية سنة 2005 بنسبة 10.38% مقارنة بسنة 2003 التي سجلت ارتفاعا بنسبة 7.87%¹، والاهم من ذلك سهولة التنقل بأقل تكلفة وبأكبر جودة ممكنة حيث تقدر تسعيرة التي يدفعها المستخدم للخط الأول لمترو 50 دج و تخصص اشتراكات عديدة²، كما ساهم في تطوير المجال الحضري للعاصمة بفك العزلة عن بلدياتها الذي يتجاوز عدد سكانها مليون نسمة وإعطاء صورة عصرية لها، وخلقت بالتالي ظروف اجتماعية مريحة لمواطنيها، كما يمثل أيضا استثمارا لا يستهان به، وما تزال السلطات الجزائرية تسعى الى تمديد خطوط المترو لآفاق 2020 حيث يصل طوله إلى حدود 40 كلم و يضم 37 محطة، لخدمة البلديات الأكثر كثافة سكانية، و الصورة التالية توضح هذه الامتدادات لمترو العاصمة مستقبلا شرقها و غربها:

¹ الموقع الرسمي للمركز الوطني للوقاية و الامن عبر

الطرق،[http://www.cnpsr.org.dz/document_name/Statistiques_2003]

² Mohamed Abd Erezak Slimi, op.cit, p. 49.

الفصل الثالث : دراسة حالة تطوير شبكة النقل الحضري بالجزائر العاصمة كجانب من التجديد الحضري (قطار الأنفاق Métro، القطار الحضري Tramway)

الصورة رقم (8): شبكة مترو الجزائر وامتداداته في افاق 2020.



المصدر: <http://www.metroalger-dz.com/ar/activites.php?idAC=8>

لم تكتفي السلطات العمومية في الجزائر بخلق قطار الانفاق لتنظيم حركة النقل عبر بلديات العاصمة، بل لجأت إلى استحداث وسيلة اخرى تتمثل في القطار الحضري الذي لاشك انه يلعب دورا هاما، لاسيما في اصفاء صبغة عصرية على المدينة بل وتنظيم حركة النقل فيها بما يحقق الراحة للمواطنين ،وهذا ما سيتم التطرق اليه من خلال العنصر التالي.

المطلب الثاني: دور القطار الحضري Tramway في تنظيم الحركة الحضرية.

يعتبر القطار الحضري tramway* إحدى وسائل النقل الجماعي المتطورة المستخدمة في الوسط الحضري، وهو عبارة عن عربات مقطورة تسير فوق سطح الأرض حيث يعمل بالطاقة الكهربائية، وتقع محطاته على سطح الأرض عكس المترو ،يتم استخدامه إذا كانت مسافات التنقل تزيد عن 2 كلم وتقل عن علي 10كلم، تبلغ سرعته التجارية داخل المدن 45

الفصل الثالث : دراسة حالة تطوير شبكة النقل الحضري بالجزائر العاصمة كجانب من التجديد الحضري (قطار الأنفاق Métro، القطار الحضري Tramway)

كلم إذ يعتبر اقتصادي بحيث هو ليس ملوث للجو، رغم أن تكاليفه هو الآخر مكلفة جدا ولا يصح للشوارع المتعرجة والضيقة وهو يحتل المرتبة الثانية بعد المترو¹.

من المتفق عليه أن الاستثمار في القطار الحضري يعود إلى سببين رئيسيين، الأول هو كثافة الطلب علي هذا النوع من النقل، والثاني توفر الأرض المنبسطة ولا يحتاج إلى بنية تحتية معتبرة، كما أكدت دراسات النقل الحضري أن محور الساحل بمدينة الجزائر هو الجزء الأكثر كثافة للتنقلات ولحركة المرور، ولتلبية الطلب الكبير على هذا المحور لابد من وسيلة نقل وسيطة مكمل لقطار الأنفاق كالقطار الحضري²، فبعد 50 سنة من اختفاء الترامواي من شوارع الجزائر العاصمة سنة 1959، عاد النبض للمدينة الجزائرية بعدما عادت هذه الوسيلة لإحيائه سنة 2006، بحيث توالى الدراسات والأشغال وتكاثفت الجهود بالتالي انتهت الأشغال وبرزت على أرض الواقع، وهذا بتدشين الشطر الأول من الخط الشرقي بتاريخ 08 ماي 2011 الذي يمتد من بلدية برج الكيفان باتجاه حي تماريس مروراً بحي الموز، على طول خط يقدر بـ 7.2 كلم ويضم 13 محطة، ثلاثة (3) أقطاب تبادل مع الوسائل الأخرى و 12 قاطرة.

وبلاحظ منذ بداية دخول هذا الشطر حيز الخدمة، إقبال المواطنين عليه حيث سمح بنقل ما يقارب 1000 إلى 15000 مسافر سنوياً³.

*كلمة انجليزية الأصل تتألف من شقين tram تعني الخط الحديدي المسطح و way تعني السكة.

¹ شاكر بلخضر، مشروع القطار الحضري tramway لمدينة باتنة دراسة استشرافية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في علوم التسيير (باتنة: جامعة الحاج لخضر، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، 2010-2011)، ص. 17.

² فوزي بودقة، مرجع سابق، ص. 213.

³ Enterprise métro d'alger ,étude d'extension de la 1^{er} ligne du tramway d'Alger,beture,jiun 2009, p 03.

الفصل الثالث : دراسة حالة تطوير شبكة النقل الحضري بالجزائر العاصمة كجانب من التجديد الحضري (قطار الأنفاق Métro، القطار الحضري Tramway)

لذلك لجأت السلطات المعنية إلى توسيع الخط الشرقي ليمتد ويشمل أحياء أخرى، من حي تماريس، حي مختار زرهوني، باتجاه حي رويسو مروراً بحي بالصنوبر البحري وقصر المعارض، حي المحمدية، الديار الخمس، المنظر الجميل، حي ليغلاسيير وشارع طرابلس، وانطلق تشغيله في 13 جوان 2012 على خط يبلغ طوله 9.1 كلم، ويضم 14 محطة و 29 قاطرة، و لهذا الشطر مراكز تبادل بالوسائل الأخرى، كمحطة المعدومين التي تشكل محطة تبادل المترو، وقد تم تكريس تمديد خط ترامواي الجزائر (برج الكيفان درقانة) على مدى مرحلتين أساسيتين:

المرحلة الأولى: اتجاه خط يربط بين بلدية برج الكيفان و حي قهوة الشرقي تم تدشينه يوم 15 أفريل 2015 من طرف وزير النقل عمار غول و يمتد على طول 4.2 كلم و يربط بين عدة أحياء من الناحية الشرقية للجزائر العاصمة وذلك عبر خمس (05) محطات. **المرحلة الثانية:** انجاز خط يربط بين قهوة الشرقي وبلدية درقانة تم تدشينه من طرف وزير النقل بوجمعة طالاي يمتد 3 كلم يربط شارع المعدومين ببلدية رويسو بالمعهد البيوطبي بدرقانة ودرقانة وسط¹.

مما سبق و بناءا على المعطيات المتحصل عليها من قبل الجهات المعنية يمكن اختصار مسار ترامواي العاصمة في الجدول الآتي:

¹ مقابلة مع السيد بوشريط، مديرة مشاريع الترامواي والنقل بالكوايل، مؤسسة مترو الجزائر (2017/03/26) على الساعة 10.15.

الفصل الثالث : دراسة حالة تطوير شبكة النقل الحضري بالجزائر العاصمة كجانب من التجديد الحضري
(قطار الأنفاق Métro، القطار الحضري Tramway)

الجدول رقم(04): مسار ترامواي العاصمة

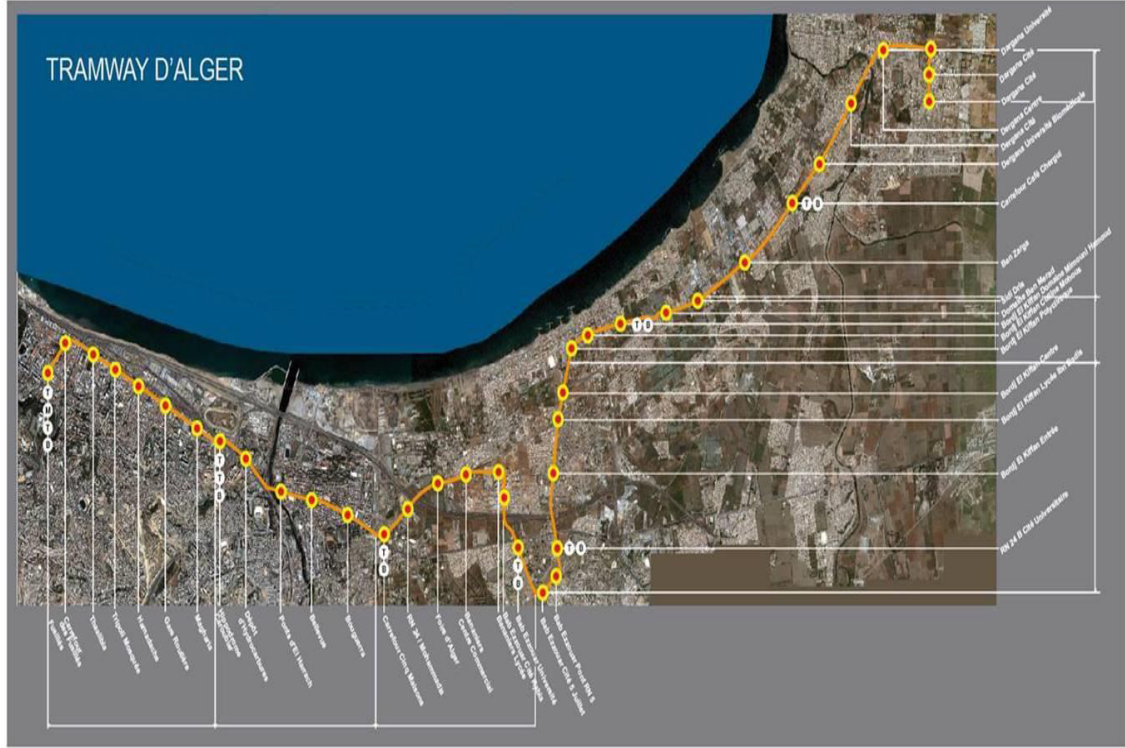
خط ترامواي العاصمة	الاتجاه	طول الخط	عدد المحطات
الشطر الأول من الخط الشرقي 08 ماي 2011	برج الكيفان باتجاه تماريس مرورا بحي الموز	7.2 كلم	13 محطة
الشطر الثاني 13 جوان 2012	الممتد من تماريس باتجاه رويسو	9.1 كلم	14 محطة
امتداد برج الكيفان درقانة مر بمرحلتين	برج الكيفان ← قهوة الشرقي 15 افريل 2015	4.2 كلم	5 محطات إضافية
	قهوة الشرقي ← درقانة. 14 جوان 2015	3 كلم	3 محطات إضافية

المصدر: إعداد الطلبة استنادا على المعطيات الأنفة الذكر.

من خلال الجدول يلاحظ وصول طول خط ترامواي العاصمة إلى 23.5 كلم و35 محطة، حيث يخدم الأحياء ذات الكثافة السكانية بشرق العاصمة لإعطاء حركية للموقع الاجتماعي والاقتصادي الذي يشكل المدينة، والصورة التالية تبين امتداد خط ترامواي العاصمة و أهم المحطات التي يتوقف عنه:

الفصل الثالث : دراسة حالة تطوير شبكة النقل الحضري بالجزائر العاصمة كجانب من التجديد الحضري (قطار الأنفاق Métro، القطار الحضري Tramway)

الصورة رقم(09) : خط ترامواي العاصمة و محطاته



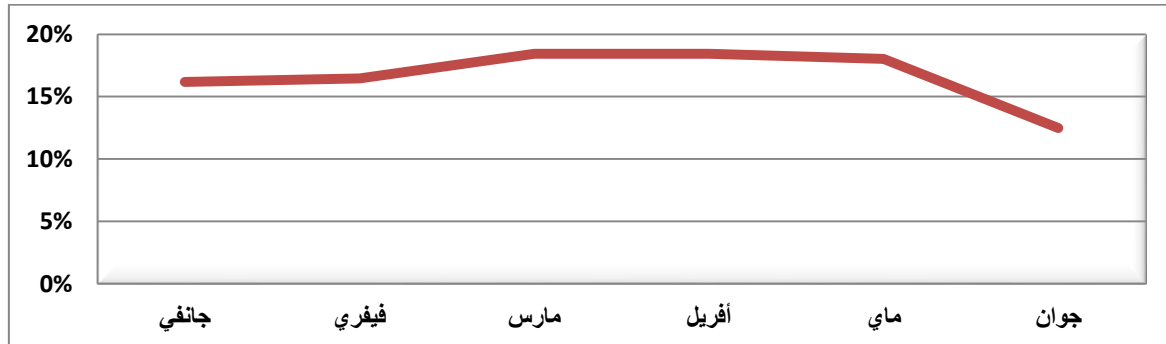
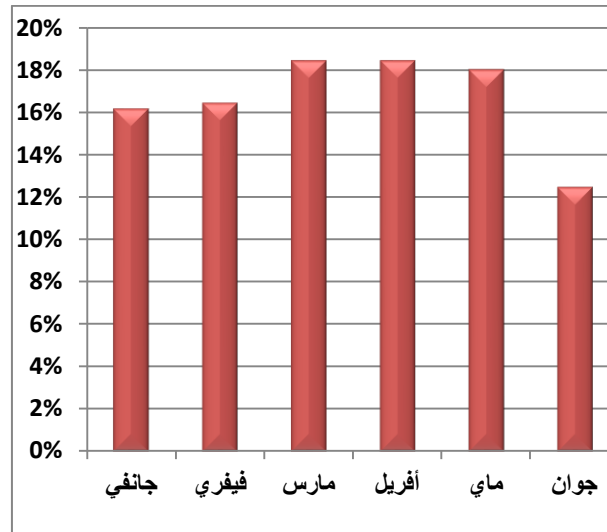
المصدر: <http://www.metroalger-dz.com>

وما يمكن استخلاصه من هذه الصورة اتساع خط ترامواي العاصمة من شرقها إلى غربها، حيث ساهم في خلق مرونة في حركية النقل بين بلديات العاصمة، لذلك عرف إقبالا هائلا من طرف المواطنين على استغلاله منذ دخوله حيز الخدمة، حيث تم تسجيل ارتفاع عدد المستعملين لهذا القطار حسب الإحصائيات المقدمة من طرف مؤسسة مترو الجزائر للأشهر الأولى لسنة 2017 كما يوضحه الجدول التالي:

الفصل الثالث : دراسة حالة تطوير شبكة النقل الحضري بالجزائر العاصمة كجانب من التجديد الحضري
(قطار الأنفاق Métro، القطار الحضري Tramway)

الجدول رقم (05): إحصائيات استغلال ترامواي العاصمة (من جانفي إلى جوان) سنة 2017.

الأسهر	عدد المسافرين	النسبة المئوية
جانفي	1371043	16%
فيفري	1393633	16%
مارس	1562618	18%
أفريل	1562933	18%
ماي	1526891	18%
جوان	1057096	12%
المجموع	17375094	100%



المصدر: من إعداد الطلبة اعتمادا على معطيات مؤسسة مترو الجزائر

الفصل الثالث : دراسة حالة تطوير شبكة النقل الحضري بالجزائر العاصمة كجانب من التجديد الحضري (قطار الأنفاق Métro، القطار الحضري Tramway)

حسب المعطيات المبينة في هذا الشكل، يتضح أن إقبال كبير لاستغلال الترامواي من قبل المواطنين في الأشهر الأولى من السنة، وتزايدها بشكل كبير في شهر مارس، أبريل و ماي بحيث وصلت نسبة عدد المسافرين في هذه الأشهر إلى 18%، ويلاحظ تراجع عدد المستغلين في شهر جوان بنسب 12% وهذا راجع إلى شهر رمضان و العطلة الصيفية .

مشروع الترامواي من أفضل الحلول للتغلب على المشاكل و التحديات التي تواجه النقل داخل الوسط الحضري، ويساهم في تحسين ظروف تنقل المواطنين برفع مستوى الراحة ورفاهية في استخدام النقل الجماعي، بالإضافة إلى مسألة توفير الوقت لمستخدميه نتيجة سرعته وانتظامه حيث تبلغ سرعته التجارية 18 كلم/سا، كما يساهم في الحد من مشكلة الازدحام و تسهيل الحركة الحضرية و إعطاء منظر جميل للمدينة، إضافة إلى أنه يساهم في التخفيف من حدة الطلب على النقل في الجهة الشرقية للعاصمة التي تعرف كثافة وحجم وحراك سكاني معتبر¹.

بعد التطرق إلى التطور الذي عرفته العاصمة في مجال النقل الحضري و ما استحدثه من تحولات في الوسط الحضري لابد من تقييم هذه التجربة بعرض إيجابيات و سلبيات هذا المشروع الحضري في العنصر الآتي.

¹ فوزي بودقة، مرجع السابق، ص. 213.

المبحث الثالث: تقييم تجربة قطاع النقل الحضري في الجزائر العاصمة

استنادا إلى البحث الميداني الذي قمنا به لدى مؤسسات النقل الحضري بالعاصمة، يمكن القول بأنه قد تم التوصل إلى أن عملية تطوير شبكة النقل الحضري التي قامت السلطات بإنجازها تتطوّر على نتائج ايجابية وأخرى سلبية، و هذا ما سيتم عرضه فيما يلي:

المطلب الأول: الايجابيات؛

المطلب الثاني: السلبيات؛

المطلب الأول: الايجابيات:

إن تبني السلطات عملية تطوير النقل الحضري في الجزائر العاصمة واتخاذ المشاريع الكبرى ذات الطاقة الواسعة ضمن برامجها حصدت دون شك العديد من الايجابيات مكنتها من اكتساب مكانة لا يستهان بها ، و من هذه الايجابيات نذكر ما يلي:

- أصبحت المدينة ذات حركية مجالية عصرية أضفت عليها صبغة الحداثة و العصرية ويظهر هذا بقلب العاصمة التي عرف مجالها الحضري تطورا كبيرا جراء استحداث هذه الوسائل.
- ساهم في تحقيق التنمية الحضرية لأنه سمح بإنشاء العديد من المشاريع الاقتصادية التجارية ومشاريع التهيئة الحضرية.

الفصل الثالث : دراسة حالة تطوير شبكة النقل الحضري بالجزائر العاصمة كجانب من التجديد الحضري (قطار الأنفاق Métro، القطار الحضري Tramway)

- حقق النقل الحضري ديناميكية في العواصم الجزائرية من حيث السرعة و الراحة بحيث ساهم بالتقليل من كثافة حركة المرور باستغلال وسائل النقل الجماعية وحقق رضا المواطنين بها.
- إعادة التهيئة الحضرية و تحسين المظهر العمراني على طول المسار وهذا ما يظهر مثلا في مدينة قسنطينة.
- ساهم في إعطاء للجزائر وسائل نقل سياحية وتجارية في نفس الوقت.
- سمح بخفض إنبعاثات الغازات المسببة للاحتباس الحراري فساهم بتحسين نوعية الهواء في الوسط الحضري.
- ساهم في فك العزلة عن المناطق النائية كم منطقة ديار الشمس ، درقانة ، بومعطي...
- عمل على توفير مناصب الشغل و المساهمة من تخفيض نسبة البطالة بحيث كل من المؤسسات النقل الحضري تستخدم موارد بشرية معتبرة إذ انها تحتاج إلي يد عاملة لتحقيق غايات النقل الحضري المتمثلة في الراحة والرفاه و توفير الوقت، إذ توفر مؤسسة الهيئة المستقلة للنقل بالجزائر (RATP DZ) 650 موظف و شركة سيترام تشغل 681 عون أمن.
- تبني مشروع النقل الحضري أدى إلى تحسن نوعية الخدمة التي تقدم للمواطنين وتحقيق عدالة اجتماعية لجميع الفئات (عمال، طلبة، مدنيين، سياح، ذوي الاحتياجات الخاصة...) ¹.
- تراجع نسبة حوادث المرور ويلاحظ إن ترامواي الجزائر تراجع عدد الحوادث من 6 حوادث أسبوعيا في 2011 بمعدل متوسط حادثتين 02 أسبوعيا منذ 2015 ¹.

¹ طريفة محمد، مرجع سابق، ص. 11.

الفصل الثالث : دراسة حالة تطوير شبكة النقل الحضري بالجزائر العاصمة كجانب من التجديد الحضري (قطار الأنفاق Métro، القطار الحضري Tramway)

رغم المجهودات التي بذلتها الدولة لتطوير شبكة النقل الحضري بانجاز مشروع المترو والترامواي إلى أن الواقع الميداني أفرز العديد من السلبيات و المشاكل المتمثلة فيما يلي:

المطلب الثاني: السلبيات:

يعاني النقل الحضري رغم ما شهده من تحديث و تطوير، العديد من المشاكل التي مست جوانب عديدة سواء بيئية، اجتماعية، اقتصادية، وحتى عمرانية و بالإمكان إيجازها فيما يلي:

- كثرة متعاملي خدمة النقل الحضري و خاصة فيما يخص القطاع الخاص الذين يهدفون الى تحقيق الربح دون الأخذ بعين الاعتبار جودة الخدمات المقدمة للمواطنين واستعاب طلبهم المتزايد وتحقيق رضاهم.
- وجود فوضى و عدم التحكم في الطلب و العرض على وسائل النقل الحضري المختلفة المتواجدة في مختلف المدن الجزائرية.
- زيادة عدد السيارات الخاصة وما ينتج عنها من آثار سلبية تعيق الحياة الحضرية كالازدحام المروري و كثرة الحوادث و غيرها من النقاط السوداء التي تقف حجرة عثرة أمام تطور وتحضر المدينة الجزائرية.
- غياب خدمة النقل الحضري ليلا مما يصعب للمواطنين في التنقل ليلا².

¹ Tramway d'Alger: des pertes de 240 million de dinars annuellement pour resquillage,01/03/2017,14h.[http://www.huffpostmaghreb.com/2017/03/01/tramway-dalger-des-pertes-de-240-millions-de-daan-pour-resquillage-_n_15079648.html]

² محمد مداحي وسوسن زيرق، مرجع سابق، ص ص. 256 - 278.

الفصل الثالث : دراسة حالة تطوير شبكة النقل الحضري بالجزائر العاصمة كجانب من التجديد الحضري (قطار الأنفاق Métro، القطار الحضري Tramway)

ليس بالضرورة كل وسائل النقل الحضري تسهل الحركة مهما كانت سياسات تخطيط وتنظيم المرور فعلى سبيل المثال القطار الحضري في بعض الحالات يعمل صعوبة حركة السير في شوارع المدينة الضيقة.

- ارتفاع تكلفة اقتناء وسائل النقل الحضري ككل و مترو و الترامواي بوجه الخصوص وارتفاع تكلفة انجاز المشاريع الخاصة بها .
- غياب هيئات وسلطات رقابية صارمة تنفيذية على أرض الواقع تختص بالنقل الحضري بقطاعيه العام و الخاص.
- وجود مركزية واحتكار القرار من طرف الوزارات و وجود تشابك في المهام .
- خطورة تقاطع مسارات هذه الوسائل وما تسببه من حوادث المركبات و الراجلين نتيجة عدم احترام الممرات الخاصة لوسائل النقل الحضري مثل الترامواي، حيث يلاحظ اشتداد الازدحام في ممراته نظرا لضيق مساحة الطرق التي يمر بها و تعرف كثافة حركة المرور ووجود عيوب في أروقته مما يسبب ارتفاع نسبة الحوادث بحيث في السنوات الأولى من استخدام الترامواي خاصة في وهران سنة 2013 سجل 5 حوادث أسبوعيا.
- الاختناق و التنافس الشديد على المرور في نقاط معينة خطرة.
- وجود احتمالات بعدم دفع ثمن التذكرة بحيث سجلت مؤسسة مترو الجزائر خسائر مالية تقدر ب 240 مليون دينار سنويا¹.

هذه هي أهم الايجابيات و السلبيات التي عرفتتها شبكة النقل الحضري في الجزائر العاصمة، التي استنتجت من خلال الدراسة و البحث الميداني في مؤسسات النقل الحضري المختلفة.

¹ Tramway d'Alger,op.cit.

خاتمة الفصل

تجربة الجزائر العاصمة مع النقل الحضري ، أثبتت وجود مشاكل عديدة سببتها استخدام وسائل النقل الفردية خاصة السيارة الشخصية منها، دفع السلطات استدراك الوضع بتطوير شبكة النقل الحضري بحيث تصبح أكثر فعالية ونجاعة، فاستحدثت وسائل نقل جماعية لخلق نقل مثالي بأقل تكلفة، أقل وقت ، أقل طاقة و أكثر أمان وأريحية، وذلك من خلال برمجتها العديد من المشاريع الكبرى كمشروع ترامواي و المترو اللذان يمثلان قفزة نوعية في مجال النقل الحضري ،و إعطاء صورة عصرية و حركة مجالية في الوسط الحضري للعاصمة، بالتالي دعمتها بأطر قانونية أهمها كانت في سنوات الانفتاح بدا من تسعينات القرن الماضي إلى غاية اليوم، بالإضافة إلى تكريسها لمؤسسات متنوعة مختلفة تسهر على حسن تسيير وتنفيذ هذه المشاريع وهكذا أثبتت الفرضية المصاغة" يمثل أسلوب تطوير شبكة النقل الحضري في الجزائر، تجسيدا لأهداف سياسة التجديد الحضري".

في الأخير يمكن القول بأن الجزائر العاصمة قد حصدت تطورات في مجالها الحضري بحيث أضفت عليه صبغة عصرية باستحداثها لهذه الوسائل ذات الديناميكية و الحركية السريعة، إلا أنها في الواقع مازالت شبكة النقل تعاني من سلبيات، على السلطات العمومية تداركها قبل تفاقمها و قبل فوات الأوان.

الخاتمة

خلاصة لبحثنا هذا الذي تناول موضوع "سياسة التجديد الحضري في الجزائر دراسة حالة تطوير شبكة النقل الحضري"، يمكن القول بأن هذه السياسة تعتبر فعلا من بين أهم السياسات الحضرية التي تبنتها الجزائر سعيا منها للإقتداء بالدول المتقدمة في هذا المجال، بجعل فضائها الحضري عصريا و أكثر حداثة، محاولة منها التغلب على مشاكلها الحضرية و التحديات التي تواجه مدنها، حيث تبنت سياسات فعلية لتحقيق الرضا لمواطنيها و ضمان تحسين الإطار المعيشي لهم ، و ذلك بإعطاء واجهة جمالية لمدنها، وقد برزت إرادة الدولة في تحقيق هذه الأهداف بإدراج عدة مشاريع كبرى لتهيئة وسطها الحضري، كالمشروع الحضري الكبير الذي وضع مدينة الجزائر في قلب التطورات التي مست العديد من أحيائها بإعطاء صورة و هوية حضرية لها ، فيعد التجديد الحضري آلية فعالة للارتقاء بجودة الحياة و بيئتها الحضرية بصفة عامة ، و أحيائها السكنية بصفة خاصة.

بما أن عملية التجديد الحضري مثلما ترتبط بالخلفيات والمشاكل التي تعرفها المدن ترتبط أيضا بالتغيرات و التطورات التي تحدث و تطرأ على مستوى الدولة، مثل التحول نحو اقتصاد السوق الذي فرض على السلطات السهر على التناغم مع هذه المعطيات الجديدة، مما دفعها إلى تطوير شبكة النقل الحضري لتتلاءم مع المتغيرات العصرية، بحيث دعمت الوسط الحضري بوسائل حضرية جماعية راقية كالمetro و الترامواي، بغرض التغلب على المشاكل التي تسببت فيها الوسائل الفردية من اكتضاض و اختناق في مجالها الحضري، وقد تداركت السلطات الوضع بتبنيها لبنى تحتية وسياسات متطورة حاملة في طياتها غايات عديدة متمثلة في خلق الأريحية و الرفاه لمواطنيها و استقطاب زوار لها، وتكمن إستراتيجية السلطات لتطوير هذا المجال في خلق اطر قانونية ومؤسسية فعالة و ناجحة لحسن التسيير، و هذه النقطة النوعية كانت لها انعكاسات ايجابية عديدة على مجالها الحضري بإعطائه الحركية و الصبغة الحديثة و الأكثر من ذلك تحسين مظهرها العمراني.

لكن رغم كل المجهودات التي بذلتها السلطات العمومية ، يمكن القول بأن هذا الوضع الجديد للعاصمة لم يتمكن من وضع حد للمشاكل التي يعاني منها المجال الحضري وهذا راجع إلى مختلف العراقيل التي واجهت تطبيق سياسة التجديد الحضري، و يعود أهمها إلى سوء التسيير و اللامبالاة من قبل كل الأطراف سواء السلطات أو المواطنين، فالسلطات تتخذ التدابير بشكل استعجالي مما يجعل تدخلاتها تفتقر إلى التنبؤات والاستشراف بالإضافة إلى قلة الإطارات و الكفاءات الفعالة التي من شأنها إدارة المشاريع بفاعلية ، أما بالنسبة للمواطنين فغيابهم على الساحة الحضرية و عدم التدخل وإبداء آرائهم في هذه المشاريع التي تعنيهم بالدرجة الأولى والتي ستساهم في ترقية أحيائهم ، يشكل أيضا عائقا هاما في وجه تحقيق أهداف هذه المشاريع ، دون إغفال عدم وجود آلية قانونية ردعية رقابية تسهر على تنفيذ و تقييم المشاريع الحضرية على أرض الواقع و لا تتركها للتلاعب و التسبب.

لتحقيق غد أفضل لمدينة الجزائر، يجب أن تتصف المشاريع الحضرية الموجهة لها بالشمولية بحيث تمس مختلف المجالات مع الأخذ بعين الاعتبار حسن تخطيطها ملتزمة بمعايير قانونية تقنية بيئية فعالة ، لذلك ارتأينا اقتراح بعض التوصيات خاصة بسياسة التجديد الحضري و تطوير شبكة النقل الحضري، من أجل إنارة هذا المجال باعتبارنا أيضا مواطنين نهمنا البيئة الحضرية التي نعيش فيها ، و نأمل إلى أن تصبح مدننا في رقي يضاهي رقي مدن الدول المتقدمة، و من بين هذه التوصيات ما يلي:

- دراسة و استكشاف المجال الحضري في الجزائر و الإحاطة بالسلبيات و محاولة الحد منها و ذلك بإيجاد حلول فعالة لها وتجنيد إطارات و كفاءات مؤهلة لذلك .
- خلق اطر قانونية و مؤسساتية صارمة تسهر على تحقيق غايات سياسة التجديد الحضري.

- وضع آليات رقابية تراقب تنفيذ المشاريع وتجسيدها على أرض الواقع، مع إيقاع عقوبات و غرامات على المواطنين في حالة حدوث مخالفات أو تخريب للأماكن العمومية.
- وضع سياسة تجديد قطاع النقل الحضري ضمن الأولويات في الأجندة السياسية و ربطها باستراتيجيات التنمية ككل.
- العمل على التنسيق في المهام، و تخفيف المركزية و التخلي عن احتكار سلطة اتخاذ القرار من طرف الهيئات المركزية لهذا القطاع وفتح المجال أمام تدخل فواعل أخرى للمشاركة في اختيار مشاريع التجديد الحضري مثل المجتمع المدني.
- تفعيل ادوار المؤسسات المساهمة في النقل الحضري على سبيل المثال جعل دور السلطة التنظيمية للنقل الحضري أكثر فعالية على أرض الواقع و عدم حصره في الاستشارة فقط.
- السهر على تدريب وتكوين الكفاءات لتشجيع و إنجاح هذا القطاع و تحسين الخدمة فيه.
- تشجيع الاستثمار في هذا المجال.
- خلق مؤسسة التجديد الحضري تسهر على مراقبة تنفيذ مشاريع قطاع النقل الحضري وتطويره.
- العمل على تطبيق مشروع التذكرة الموحدة لجميع وسائل النقل الحضري سريعا.

وفي الأخير يمكن القول بأن سياسة التجديد الحضري بالنظر إلى كل ما تطمح الوصول إليه من أهداف ، تبقى رهينة الإرادة السياسية التي وحدها قدرة على التحكم في الوضع لإنجاحها، بفضل القوانين التي تسنها في هذا المجال ، وبفضل مؤسساتها الرقابية التي تسهر على حسن سير وتنفيذ المشاريع ومعاقبة المخالفين ، لذلك يتوقف نجاح سياسة التجديد الحضري في تطوير البيئة الحضرية أيضا، في مدى وعي المواطن باهتمامه بمحيطه و الحفاظ على تجهيزاته للأجيال القادمة.

الملاحق

الملحق رقم 01

قائمة الكلمات المختصرة Les abréviations

-المشروع الحضري للجزائر الكبرى (G P U) Grand Projet Urbain

-برنامج التطوير الاقتصادي و الاجتماعي للأحياء الحساسة Développement Economique et Social pour les Quartiers sensibles (DESQ)

-مشروع وضع نظام إعلام جغرافي (SIG) Système d'Information Géographique

-المخطط الوطني لتهيئة الإقليم (SNAT) Schéma National d'Aménagement du Territoire

-المناطق السكنية الحضرية الجديدة (ZHUN) Zone d'Habitation Urbain Nouvelle

-المركز الوطني للدراسات و البحوث العمرانية Centre national et de recherche appliquée en urbanisme (CNERU)

-المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير Plan Directeur d'Aménagement d'Urbanisme (PDAU)

-مخطط شغل الأراضي (POS) Plan d'Occupation des Sols

-المركز الوطني للدراسات الخاصة بالسكان والتنمية Centre national et d'analyses pour la population et le développement. (CENEAP)

-إدارة النقل البري (DTT) Département des transports terrestres

-مؤسسة مترو الجزائر (EMA) Entreprise Métro d'Alger

-مكتب الدراسات للنقل الحضري (BETUR) Bureau des études sur le transport urbain

-الهيئة المستقلة للنقل بباريس (RATP) Régie autonome des transports parisiens

-شركة تشغيل ترامواي (SETRAM) Société chargée de l'exploitation des tramways
Algérien

-الشركة الصناعية للنقل الجزائري compagnie industriel des transports filiale d'Alstom
(CITAL)

-مؤسسة النقل الحضري والشبه الحضري (ETUSA) Etablissement public
de transport urbain et suburbain d'Alger

-الهيئة النقابية للنقل في الجزائر (RSTA) La régie syndicale transport Algérois

الملحق رقم 02: قائمة الصور.

الصفحة	العنوان	رقم الصورة
26	تعبر عن المزوجة بين القديم و الحديث دار الشباب في قرية وايت سليلد بين بلدية عين الحمام	01
30	تعبر عن المحافظة على التراث المعماري في قسنطينة	02
32	تمثل تطبيق سياسة إعادة التطوير لمقاطعة رابيير	03
33	إعادة تأهيل منزل في مدينة القاهرة	04
34	تعبر عن أسلوب الإملاء الحضري في سوريا	05
35	أسلوب التوافق بين الحفاظ و التطوير في مدينة حلب	06
94	الخط الأول لمترو الجزائر	07
99	شبكة مترو الجزائر وامتداداته في المستقبل	08
103	خط ترامواي العاصمة و محطاته	09

الملحق رقم 03: قائمة الجداول.

الصفحة	العنوان	رقم الجدول
63	أهداف واستراتيجيات وبرنامج عمل المخطط الوطني لتهيئة الإقليم SNAT LE PAT N°18	01
75	عدد حوادث المرور المسجلة في سنتي 2013-2014	02
97	عدد مستخدمي المترو في سنة 2017 من شهر جانفي الي شهر جويلية	03
102	مسار ترامواي العاصمة	04
104	إحصائيات استغلال ترامواي العاصمة (من جانفي إلى جوان) سنة 2017	05

قائمة المراجع

قائمة المراجع

1 . المراجع باللغة العربية:

أ . الكتب:

- 1- أبراش، إبراهيم . **المنهج العلمي وتطبيقاته في العلوم الاجتماعية**، عمان: دار الشروق للنشر والتوزيع، 2008.
- 2- اندرسون ، جيمس . **صنع السياسة العامة**، ترجمة عامر الكبسي، عمان: دار المسيرة، 1999.
- 3- بكر ، عبد الجواد . **السياسات التعليمية وصنع القرار** . الاسكندرية: دار الوفاء لدنيا الطباعة والنشر، 2003.
- 4- بن غضبان، فؤاد . **المدن المستدامة و المشروع الحضري نحو تخطيط استراتيجي مستدام**، عمان: دار صفاء للنشر و التوزيع، (2014)، ص.383.
- 5- بوحوش، عمار . **دليل الباحث في المنهجية وكتابة الرسائل الجامعية**، الجزائر: المؤسسة الوطنية للكتاب، ط.2.
- 6- بودقة، فوزي، **التخطيط العمراني لمدينة الجزائر تحديات وبدائل**، الجزائر: ديوان المطبوعات الجامعية، 2015.
- 7- الحديثي مها، عبد اللطيف و الخفانجي، محمد عدنان . **النظام السياسي والسياسة العامة**. د.م، مركز الفرات للتنمية والدراسات الاستراتيجية، 2006.
- 8- الحسين ،أحمد مصطفى . **مدخل إلى تحليل السياسة العامة**. عمان : المركز العلمي للدراسات السياسية، 2002.
- 9- الخزرجي محمد، ثامر كمال . **النظم السياسية الحديثة والسياسة العامة**. عمان: دار مجدالي لنشر والتوزيع، 2004.
- 10- سلاطية ، بلقاسم و الجيلاني، حسان . **مدخل لمناهج البحوث الاجتماعية** الجزائر: ديوان للمطبوعات الجامعية، 2014.

- 11- السيد، عبد العاطي السيد. علم الاجتماع الحضري بين النظرية والتطبيق . الإسكندرية: دار المعرفة الجامعية للطبع والنشر والتوزيع، ج.2، 2009.
- 12- شلبي، محمد. المنهجية في التحليل السياسي المفاهيم، المناهج، الإقتربات، والأدوات الجزائر: د. ن، 1997.
- 13- عبد المجيد، هلال. "المصطلحات المرتبطة بالتجديد الحضري مقارنة منهجية" في التجديد الحضري بالأنسجة العمرانية، تحرير. محمد الزرهوني. صفرو: منشورات الملتقى الثقافي لمدينة صفرو، 2016.
- 14- عبيدات، محمد. وآخرون، منهجية البحث العلمي القواعد والمراحل والتطبيقات، عمان: دار وائل للنشر، ط.2، 1999.
- 15- علي، حبيج و مفتاح ،سعيدة. المسار التاريخي للتطور العمراني لمدينة الجزائر خلال الفترة ما بين 1251-1420هـ/1830-1999م دراسة نظرية تطبيقية حول التنظيم العمراني، الجزائر: مؤسسة كنوز الحكمة للنشر والتوزيع، 2011.
- 16- الغزاوي، وصال نجيب. مبادئ السياسة العامة، عمان: دار أسامة للنشر والتوزيع، ط.1، 2013.
- 17- الفهداوي، فهمي خليفة. السياسة العامة من منظور كلي في البنية والتحليل، عمان: دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، ط.3، 2014.
- 18- محمد مبارك، محمد الطاوي. البحث العلمي أسسه وطريقة كتابته، القاهرة: المكتبة الأكاديمية، 1992.
- 19- مهنا ،محمد نصر. النظرية السياسية والسياسة المقارنة. الإسكندرية: مؤسسة شباب الجامعة، د.ت.
- 20- ناجي، عبد النور وساحلي ، مبروك .مقدمة في دراسة السياسة العامة. عنابة : دار العلوم للنشر و التوزيع، 2014.

ب . المعاجم :

21- علي الدين، هلال وآخرون. **معجم المصطلحات السياسية**. مصر: مطبعة اطلس، 1994.

ج . المجالات و الدوريات:

22- بن عاشور ،عبد الحكيم. الدركاري، عبد الرحمان. مدينة مولاي ادريس زرهون: بين ارث الماضي واكراهات التجديد والتاهيل الحضريين.

23- بهجت رشاد، شهين و حيدر ناجي، عطية."التنمية الحضرية لمراكز المدن العراقية من خلال تفعيل آليات التجديد الحضري" ، **مجلة جامعة كربلاء العلمية**، م.2، ع.2، (2014).

24- بودقة، فوزي. "وجه مدينة الجزائر و جوانب من مسارها العمراني"، **مجلة إنسانيات**، ع.44-45 ، (30سبتمبر 2009)، [[http:// Insaniyat.Revues.org/2129](http://Insaniyat.Revues.org/2129)] .

25- بودقة، فوزي، حجيج ،علي." نظام المركزية و تحدى العمران بمدينة الجزائر"، **علوم وتكنولوجيا B** ، ع.23 (جوان 2005).

26- بوقبيس، نادية . "الاحياء الفوضوية في الجزائر و اشكالية التهميش الحضري دراسة حالة مدينة قسنطينة"، **مجلة علوم وتكنولوجيا**، ع.42، (ديسمبر 2015).

27- حروفة ،عمر حازم. "سياسات التجديد الحضري وفق مناهج الإستدامة تقويم المدن التقليدية الموصل نموذجا" ، **مجلة القادسية للعلوم الهندسية**، م. 7، ع. 3، (جويلية 2014).

28- دليمي، عبد الحميد. "المدينة الجزائرية بين استحالة الهروب وصعوبة الصراع"، **مجلة العلوم الإنسانية**، جامعة محمد خيضر، ع.12، (نوفمبر 2007).

- 29- ديب ،سميرة."سياسة التخطيط الحضري عبر فكرة شبكة المدن الجديدة في الجزائر"،
دراسات و أبحاث،ع.8(2012).
- 30- سلام، عبد الحسن جواد. " التغيير في مراكز المدن التاريخية" ، مجلة المخطط
والتنمية، ع. 24، (نوفمبر 2011).
- 31- شاكور، محمود نزار. "استخدام أساليب التجديد الحضري للتعامل مع مراكز المدن
التاريخية لقلعة هيت المسورة" ، مجلة جامعة الأنبار للعلوم الإنسانية، ع. 1، (مارس
2012) .
- 32- طريفة ،محمد. "مشروع ترامواي قسنطينة وأثاره على النقل والعمران"، مقالة منشورة
في رسالة دكتوراة تحت عنوان تنظيم وتسيير شبكة النقل الجماعي الحضري، جامعة
قسنطينة 3 : معهد تسيير التقنيات الحضرية، (2015-2016).
- 33- عبد الله، فرحات وفدك، طارق."نحو مبادئ متكاملة لتخطيط وتصميم المنطقة
المركزية لمكة المكرمة"، مجلة جامعة الملك عبد العزيز، م.4، ع. 1، (1992).
- 34- العساف، سلامة طابع. " التجديد الحضري كأسلوب لمعالجة مشاكل مراكز المدن
حالة مدينة الكرك القديمة في الأردن"، مجلة جامعة دمشق للعلوم الهندسية، م. 23،
ع. 2، (2007).
- 35- فروج، ميلود . "المدينة الجزائرية بين التريف و التمدن"، مجلة العلوم الإنسانية
و الاجتماعية، ع.44 (ديسمبر 2015) .
- 36- قلاب ذبيح، نوال. "سياسة الحفاظ على المدينة التاريخية في إطار التنمية المستدامة
قصة الجزائر العاصمة نموذجا"مجلة أفاق للعلوم، ع.6، (2017)
- 37- محمود،إسماعيل محمد. "البدايل التخطيطية للتجديد الحضري لمدينة الكاظمية
المقدسة" ، مجلة الأستاذ، م. 2، ع. 211، (2014).
- 38- مداحي، محمد و زيرق، سوسن."حوكمة النقل الحضري في الجزائر" ، مجلة
الدراسات الاقتصادية، ع.03 (2016).

د . الدراسات المنشورة:

39- ابو غالي، سمر محمد. استراتيجيات التطوير الحضري لمراكز المدن مركز مدينة رفح كحالة دراسية، دراسة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، كلية الهندسة في الجامعة الإسلامية في غزة ، 2003

40- بلعدي، نسيم .الجوانب القانونية لسياسة المدينة و العمران في الجزائر، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، جامعة قسنطينة 1: كلية الحقوق، 2013-2014.

41- بن مشيش، مريم. النقل الحضري الجماعي بالحافلات في قسنطينة الكبرى السياسات التخطيط و التنظيم، كلية علوم الارض و الجغرافيا و التهيئة العمرانية، قسم التهيئة العمرانية، 2004

42- بوزغاية، باية. توسع المجال الحضري و مشروعات التنمية مدينة بسكرة نموذجا، مذكرة مقدمة لنيل شهادة دكتوراة في علم الاجتماع، جامعة محمد لخضر: كلية العلوم الإنسانية و الاجتماعية، 2016/2017.

43- بوقنة، سليم. دراسة نوعية الخدمة لدي مستعملي النقل الحضري الجماعي دراسة ميدانية في مدينة قسطينة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة منتوري قسنطينة: كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، 2005

44- حريز، يعقوب. دراسة مؤشرات المواصلات في شبكات النقل تليل كمي ونوعي لشبكة مدينة باتنة دراسة حالة شبكة المؤسسة العمومية للنقل الحضري ETUB، جامعة الحاج لخضر: كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، 2010-2011.

- 45- سياري، نورة. دراسة سوق النقل الحضري العمومي بالحافلات دراسة حالة مدينة قسنطينة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماجستير في العلوم التسيير، جامعة منتوري قسنطينة: كلية العلوم الاقتصادية و علوم التسيير، قسم علوم التسيير، 2013-2014.
- 46- ضميري، عزيزة. الفواعل السياسية ودورها في صنع السياسة العامة في الجزائر، رسالة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية تخصص التنظيمات السياسية والإدارية. جامعة الحاج لخضر باتنة، كلية الحقوق قسم العلوم السياسية، 2008.
- 47- عقاقبة ،عبد العزيز. تسيير السياسة العمرانية في الجزائر مدينة باتنة نموذجا، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر باتنة: كلية الحقوق و العلوم السياسية، 2009-2010
- 48- كبيش، عبد الحكيم. التمدد الحضري و الحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، أطروحة دكتوراة العلوم في تهيئة المجال، جامعة قسنطينة: كلية علوم الأرض للجغرافيا و التهيئة العمرانية، 2010/143.
- 49- لطرش، سارة. تاثير النمو السكاني في تغيير مرفولوجية المدينة دراسة ميدانية مدينة سطيف، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة فرحات عباس: كلية العلوم الإنسانية و الاجتماعية، د ت.
- 50- لوهابي، وليد. النقل الحضري الجماعي دراسة حالة الخط الحضري بوزران المحطة الجديدة باتنة، مذكرة تدخل ضمن متطلبات الماستر، جامعة الحاج لخضر: كلية العلوم الاقتصادية و التجارية وعلوم التسيير، 2010-2011.
- هـ . الدراسات غير منشورة:
- 51- بوزيدي، مسعودة. سياسات تخطيط النقل الحضري في إطار ضوابط التنمية المستدامة دراسة حالة مدينة الجزائر، أطروحة دكتوراة غير منشورة ، جامعة فرحات عباس: كلية العلوم الاقتصادية و علوم التسيير، 2011-2012.

- 52- الحيدري، عبد الباقي عبد الجبار. التجديد الحضري لقلعة أربيل دراسة إقتصادية إجتماعية وعمرانية. رسالة ماجستير (جامعة بغداد: مركز التخطيط الحضري و الإقليمي، 1984) في <http://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=287315> و . الوثائق الرسمية:
- 53- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، قانون رقم 90-08 مؤرخ في 12 رمضان 1410 الموافق ل 7 ابريل سنة 1990 المتعلق بالبلدية، الجريدة الرسمية، ع.15، الصادرة في 11 افريل 1990.
- 54- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، القانون رقم 90-29 المؤرخ في 14 جمادي الأول 1411 الموافق ل 1 ديسمبر 1990 المتعلق بالتهيئة و التعمير، الجريدة الرسمية، ع.52، الصادرة في 2 ديسمبر 1990.
- 55- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، القانون رقم 01-19، المؤرخ في 27 رمضان سنة 1422 هـ الموافق 12 ديسمبر 2001 يتعلق بتسيير النفايات و مراقبتها و إزالتها، الجريدة الرسمية، ع.7، الصادرة بتاريخ: 15 ديسمبر 2001.
- 56- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية. القانون رقم 01-20 المؤرخ في 27 رمضان سنة 1422 هـ الموافق 12 ديسمبر 2001 المتعلق بالتهيئة الإقليم و تنميته المستدامة، الجريدة الرسمية، ع.7، الصادرة بتاريخ: 15 ديسمبر 2001.
- 57- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، القانون رقم 02-02 المؤرخ في 22 ذي القعدة عام 1422 هـ الموافق 05 فيفري سنة 2002 المتعلق بحماية و تشمين الساحل في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية، ع.10، الصادرة بتاريخ: 12 فيفري 2002.
- 58- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، القانون رقم 02-08 المؤرخ في 25 صفر عام 1423 الموافق 08 ماي 2002 المتعلقة بشروط خلق المدن الجديدة وتهيئتها، الجريدة الرسمية، ع.34، الصادرة بتاريخ: 14 ماي 2002.
- 59- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية. القانون 07-06 المؤرخ في 25 ربيع الثاني عام 1428 الموافق 13 ماي 2007 المتعلق بالتسيير الحضري و حماية

وتنمية المساحات الخضراء، الجريدة الرسمية، ع.31، الصادرة بتاريخ: 13 ماي 2007.

60- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، القانون رقم 01- 13 المؤرخ في 07 اوت 2001 المتعلق بتوجيه النقل البري وتنظيمه، الجريدة الرسمية العدد 44، الصادرة في 08 اوت 2001.

61- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، المرسوم التنفيذي رقم 4-416 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004 يحدد كفايات إعداد المخططات النقل البري للأشخاص و تطبيقها، الجريدة الرسمية العدد 82، الصادرة في 22 ديسمبر 2004.

62- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية ، أمر رقم 09-03 المؤرخ في 22 جويلية 2009 يعدل ويتم القانون رقم 1-14 المؤرخ في 19 اوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق سلامتها و أمنها، الجريدة الرسمية عدد 45، الصادرة في 29 جويلية 2009.

63- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية ، المرسوم التنفيذي رقم 10-91 المؤرخ ي 21 ربيع الأول عام 1431هـ الموافق 14 مارس سنة 2010 يحدد القانون الأساسي النموذجي للمؤسسة العمومية للنقل الحضري و الشبه الحضري، الجريدة الرسمية العدد 18، الصادرة في 17 مارس 2010.

64- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، المرسوم التنفيذي رقم 10-92 المؤرخ في 28 ربيع الأول عام 1431هـ الموافق 14 مارس 2010 يتضمن إنشاء مؤسسات عمومية للنقل الحضري و الشبه الحضري، الجريدة الرسمية، العدد 18، الصادرة في 17 مارس 2010.

65- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، المرسوم التنفيذي رقم 14-160 المؤرخ في 08 رجب عام 1435 الموافق 08 ماي 2014 يتم المرسوم رقم 10-91 الذي يحدد القانون الأساسي النموذجي للمؤسسة العمومية للنقل الحضري و الشبه الحضري، الجريدة الرسمية العدد 30، الصادرة في 21 ماي 2014.

66- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية ،المرسوم التنفيذي رقم 98-165 المؤرخ في 27 محرم 1410 الموافق ل 29 أوت 1989 الذي يحدد صلاحيات وزير النقل، الجريدة الرسمية العدد36، الصادرة في 30 أوت 1989.

67- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، المرسوم التنفيذي رقم 12-109 المؤرخ في 13 ربيع الثاني عام 1433هـ الموافق ل 6 مارس 2012م الذي يحدد تنظيم السلطة المنظمة للنقل الحضري وسيرها ومهامها، الجريدة الرسمية، العدد 15 الصادرة في 14 مارس 2012.

68- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية،المرسوم التنفيذي رقم 12-109 المؤرخ في 13 ربيع الثاني عام 1433هـ الموافق ل 6 مارس 2012م الذي يحدد تنظيم السلطة المنظمة للنقل الحضري وسيرها ومهامها، الجريدة الرسمية، العدد 15 الصادرة في 14 مارس 2012 .

و . المواقع الإلكترونية:

69- الموقع الرسمي للمركز الوطني للوقاية و الامن عبر

الطرق،[http://www.cnpsr.org.dz/document_name/Statistiques_2003]

70- الموقع الرسمي لولاية الجزائر [http://www.wilaya-alger.dz/].

71- ديموغرافيا الجزائر، 2014، في

<http://www.andi.dz/PDF/demographie/D%C3%A9mographie%20alg%C3%A9rienne%202014%20arabe%20.pdf>

A : les revues et Articles :

- 72- Bachar, Keira. "La politique de la ville en Algérie"(21 october 2016)[<https://ruralm.hypotheses.org/1065>].
- 73- Baouni, Tahar. le transport dans les stratégies de la planification urbaine de l'agglomération d'Alger,"**Insaniyat**, n°44-45 (2009).
- 74- Catedra, Raffaele." faire la ville en périphérie(s) ? territoires et territorialités dans les grandes ville du Maghreb",**les cahiers d'EMAM**, n°19 (2010).
- 75- Entreprise métro d'alger ,étude d'extension de la 1^{er} ligne du tramway d'Alger,beture,jiun 2009.
- 76- Hadjiedj, Ali . "la ville algérienne début d'une profond mutation" in vies de villes,Akli Amrouche,faire murir une stratégie de reconquête pour la ville de demain, hors série,n°1.
- 77- Jean-François .Troin , "politiques urbaines et inégalités en méditerranée ",**les cahiers d'emam**, n.27 (2015).
- 78- Kebir, Bahia et Zeghiche, Anissa" . renouvellement de la ville algérienne par la démolition reconstruction de vieux bâti.De la sanction la recherche de légitimité, cas de la ville d'Annaba,"**cybergeogeo** ",(2014).
- 79- Tramway d'Alger: des pertes de 240 million de dinars annuellement pour resquillage,01/03/2017,14h.[http://www.huffpostmaghreb.com/2017/03/01/tramway-dalger-des-pertes-de-240-millions-de-daan-pour-resquillage- n_15079648.html].

B– thèse et mémoires :

80- Djilali, houri et, Rezagui , Raid **Intégration tarifaire des transports collectifs urbains dans l'agglomération d'Alger cas EMA (RATP DZ.SETRAM) ETUSA.SNTF et opérateurs privés**, mémoire pour l'obtention d'un diplôme d'ingénieur en transport terrestre ISFF –ROUIBA :institut supérieur de formation ferroviaire ,9^{ème} promotion, juin 2013.

81- Ghoussoum, Ghenouchi rana. **l'integration urbaine par les moyens de transport cas de :la ville nouvelle « Alli manjeli »**, mémoire pour l'obtention du diplôme de magistère, université mentouri Constantine : faculté des science de la terre de la géographie,2007.

82–Rahal , kaoutar. **reconstruire la ville sur la ville stratégies des acteurs prives dans les tissus coloniaux**, présenté en vue de l'obtention du diplôme de magister, université badji mokhetar annaba : faculté des sciences de la terre département d'architecteur, 2001/2012.

C – les Sites internet:

83- Site officiel du ministère des Transports [<http://www.ministere-transport.gov.dz>

84- Le site officiel de Agence Nationale d'Intermédiation et de Régulation Foncière [<http://www.aniref.dz/index.php/fr/pourquoi-l-algerie/les-zones-industrielles>]

85- Site officiel du ministère des Travaux publics et des Transports[<http://www.mtp.gov.dz/fr/index.php>]

86- Le site officiel de office national des statistiques, [<http://www.ons.dz/-demographie-.html>.]

- 87-** le site officiel de ONS office national des statistiques,[
<http://www.ons.dz/-Au-premier-semester-2015-.html>.]
- 88-** Site officiel de la Fondation Metro d'Alger [
<http://www.metroalger-dz.com>
- 89-** Le site officiel de Setram[<https://www.setram.dz>].
- 90-** Le site officiel de Actualitix word statistics by country, [
<https://ar.actualitix.com/country/dza/ar-statistics-environment-algeria.php#ar-pollution>]
- 91-** Abdessamed Berber ; Renouvellement urbaine dans la villes d'Alger cas d'El-hamma, travaille pratique de master,2008–2009.p64.[
http://archivesma.epfl.ch/2009/010/berbar_enonce/berbar_abdesamed_enonce.pdf/]

الفهرس

الشكر والعرفان

الإهداء

خطة الدراسة

8-1.....	مقدمة.....
42-12.....	الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لسياسة التجديد الحضري.....
25-13.....	المبحث الأول: ماهية سياسة التجديد الحضري
16-14.....	المطلب الأول: مفهوم السياسة العامة
22-16.....	المطلب الثاني: أنواع السياسات العامة
24-22.....	المطلب الثالث: مفهوم سياسة التجديد الحضري.....
41-25.....	المبحث الثاني: سمات وأساليب التجديد الحضري.....
28-26.....	المطلب الأول: سمات التجديد الحضري.....
35-28.....	المطلب الثاني: أساليب التجديد الحضري.....
41-35.....	المطلب الثالث: مراحل تنفيذ مشروع التجديد الحضري.....
42.....	خاتمة الفصل:.....
68-43.....	الفصل الثاني: المجال الحضري في الجزائر بين التحديات والرهانات من 1990 إلى 2017.....
58-44.....	المبحث الأول: واقع المجال الحضري في الجزائر مع تبني اقتصاد السوق.....
49-44.....	المطلب الأول: خلفيات تدهور المجال الحضري و التحديات التي تواجهه
58-48.....	المطلب الثاني: مظاهر التجديد الحضري في العاصمة
67-58.....	المبحث الثاني: سياسة التجديد الحضري كآلية لتطوير المدن في الجزائر.....
64-59.....	المطلب الأول: الإطار القانوني لسياسة التجديد الحضري
67-64.....	المطلب الثاني: فواعل سياسة التجديد الحضري في الجزائر.....
68.....	خاتمة الفصل:.....

الفصل الثالث: دراسة حالة تطوير شبكة النقل الحضري بالجزائر العاصمة كجانب من سياسة التجديد الحضري قطار الأنفاق (métro) والقطار الحضري (tramway).....	109-69
المبحث الأول: ماهية النقل الحضري	76-70
المطلب الأول: تعريف النقل الحضري ووسائله	73-70
المطلب الثاني: مشاكل النقل الحضري في الجزائر	76-74
المبحث الثاني: الإطار القانوني والمؤسساتي لتسيير النقل الحضري في الجزائر	90-76
المطلب الأول: الإطار القانوني للنقل الحضري	80-76
المطلب الثاني: الإطار المؤسساتي (مؤسسات مركزية، مؤسسات لامركزية، مؤسسات عمومية) ..	90-81
المبحث الثالث: تطوير وسائل النقل الحضري لترقية المجال الحضري في العاصمة	105-91
المطلب الأول: دور قطار الأنفاق (métro) في ترقية المجال الحضري	99-91
المطلب الثاني: دور القطار الحضري (tramway) في تنظيم الحركة الحضرية	105-99
المبحث الثالث: تقييم تجربة قطاع النقل الحضري في الجزائر العاصمة	109-106
المطلب الأول: الايجابيات	108-106
المطلب الثاني: السلبيات	109-108
خاتمة الفصل:	110
الخاتمة	113-111
الملاحق	117-114
قائمة المراجع	129-118
ملخص البحث	130

الملخص:

تعتبر سياسة التجديد الحضري إحدى السياسات العامة الهامة ذات التأثير الملموس على المجال الحضري إذ تدخل عليه لمسات تحديثية وعصرية بهدف مواكبة التغيرات الحاصلة في البيئة الحضرية، و قد تبنت الجزائر هذه السياسة في السنوات الأخيرة خاصة بعد دخولها اقتصاد السوق الذي فرض عليها إعادة النظر في مورفولوجية مدنها وعصرنتها لتكون مؤهلة لاستقبال مستثمرين أجانب، وكانت مدينة الجزائر العاصمة التي عرفت عدة مشاكل مست العديد من الجوانب، سواء اجتماعية، اقتصادية، سياسة، عمرانية و بيئية، نموذجا حيا للتغيرات التي أدخلتها سياسة التجديد الحضري على واقع المدينة، بإعادة تأهيل بناياتها وترميمها و تجديدها وتحديثها، وكذا إعادة النظر في وسائل النقل فيها حين شرعت في تزويد شبكة النقل الحضري بوسائل نقل جماعية حضرية عصرية كالمetro والترامواي تضمن سهولة الحركة والتنقل، غير أن ذلك لا يكفي لتحقيق أهداف سياسة التجديد الحضري التي تتطلب تغيير الذهنيات لدى المواطنين، واتخاذ التدابير اللازمة و الصارمة من قبل السلطات العمومية.

الكلمات المفتاحية: السياسة الحضرية؛ التجديد الحضري؛ النقل الحضري.

Abstract:

The policy of urban renewal is one of the important public policies that have a tangible impact on the urban area, as it is updated and modernized in order to cope with changes in the urban environment, Algeria has adopted this policy in recent years, especially after entering the market economy, which was forced to reconsider the morphology of its cities for eligible to receive foreign investors The city of Algiers, which was known for several problems, touched on many aspects, including social, economic, political, architectural and environmental, as a living example of the changes introduced by the urban renewal policy to the reality of the city, As the rehabilitate, renovate and modernize buildings As well as the re-examination of the means of transport in them when they started to provide the urban transport network with modern urban transport means such as metro and tramway Ensuring easy mobility but this is not enough to achieve the objectives of the urban renewal policy that requires changing the minds of citizens and take the necessary measures and strict by Public authorities.

Key words: urban policy, urban renewal, urban transport.