

نظام المركزية وتحدي العمران بمدينة الجزائر

تاريخ استلام البحث 2005/01/05 – تاريخ قبوله 2005/06/30

ملخص

فوزي بودقة
علي حجيج

فوج التهيئة العمرانية-مخبر
الجغرافيا والتهيئة القطرية
كلية علوم الأرض
والجغرافيا والتهيئة القطرية
قسم الجغرافيا والتهيئة
القطرية
جامعة هواري بومدين
للعلوم والتكنولوجيا
باب الزوار 16111 –
الجزائر

يستهدف البحث مناقشة موضوع المركزية بمدينة الجزائر في ظل أحادية المركز وتحدي العمران الناتج عن ديناميكية المدينة وتعدد وظائفها العمرانية، ولتوضيح نظام المركزية بمدينة الجزائر من الطبيعي أن نقوم بتحليل الأسس الوظيفية التي يقوم عليها، انطلاقاً من الجزء المركزي بالمدينة، أين تتركز أنشطة القطاع الثالث الأعلى. يبدأ البحث بمقدمة سريعة تناولت تطور الحيز الجغرافي لمدينة الجزائر، ثم مدينة الجزائر في إطار الحيز الأوسع أي مجالها المتروبولي، ثم الانتقال إلى صلب الموضوع وتناول نظام المركزية ووظائف المدينة مدعومة بالمعطيات الكمية والجداول والأشكال والصور والخرائط، وتحليل نمط توزيع أنشطة القطاع الثالث، كتحليل نظام المركزية التجارية بشقيه المنظم والعشوائي، وتحليل الوظائف المتعلقة بالموصلات والبنية الأساسية والتعليم العالي والوظيفة الصناعية داخل النسيج العمراني وفي محيطه، ثم الانتهاء بخلاصة تضع الحلول الملائمة.

الكلمات المفتاحية: مدينة الجزائر، نظام المركزية، ديناميكية العمران، القطاع الثالث، الوظائف الحضرية.

Résumé:

La publication porte sur la centralité dans la ville d'Alger, à la lumière de sa monocentrique et de l'urbanisation due à la dynamique de la ville, et à la diversité de ses fonctions urbaines. Pour clarifier le système de la centralité, il est naturel d'analyser les fondements fonctionnels en partant de la partie centrale de la ville, où se concentrent les activités tertiaires. Après une brève introduction, nous abordons le développement de l'espace géographique. Nous poursuivons par l'analyse du système de la centralité et les fonctions urbaines de la ville basées sur des données quantitatives (tableaux, graphes, photos et cartes). Nous concluons par des propositions de solutions.

Mots clés: Alger, système de centralité, dynamique urbaine, tertiaire, fonctions urbaines.

Summary:

The publication relates to the centrality in the town of Algiers, in the light of its monocentrique and of the urbanization due to the dynamics of the city, and the diversity of its urban functions. To clarify the system of the centrality, it is natural to analyze the bases functional therefore of the central part of the city, where the tertiary sector concentrates. After a short introduction, we approach the development of geographical space. We continue by the analysis of the system of the centrality and the urban functions of the city based on quantitative information (tables, graphs, photographs and maps). We will conclude by proposals from solutions.

Keywords: Algiers, system of centrality, dynamics urban, tertiary, urban functions

F. BOUDAQQA
A. HADJIDJ

Faculté des sciences de
la terre, de géographie
et de l'aménagement
du territoire.
Laboratoire de
géographie et de
l'aménagement du
territoire.
USTHB Bp 12 El-Alia
Bab-Ezzouaz.
16111 Alger. Algérie.

مدينة الجزائر الوريث الشرعي - إن صحَّ التعبير - للقصبة وميناء الأميرالية، ليتطور النمو في كل اتجاه تحت وقع الديناميكية العمرانية في ربع القرن الأخير من الحقبة الاستعمارية، والعقود الأربعة الأخيرة من الاستقلال. تشترك مدينة الجزائر العاصمة في ظاهرة تضخم الرأس (Hyper céphalée) مع المدن الأخرى المتوسطة والعربية التي تعرف ظروفاً مشابهة (القاهرة، الدار البيضاء، أثينا، مرسيليا وغيرها). لقد حاولت السلطة العمومية ومنذ سنوات التنمية الواسعة في الستينيات والسبعينيات حصر نموها، في إطار استراتيجية وطنية بتنمية المدن المتوسطة والمناطق الداخلية أي أحواض الهجرة آنذاك. وإن كان لهذا دوره، بالحد ولو جزئياً من الأنشطة المهيكلة للمجال في العاصمة، وتشجيعها في المدن الأخرى، إلا أنَّ حركة العمران تمتد في كل الاتجاهات، وأخذ النمو بكافة أنماطه المنظم منها والعشوائي يندفع نحو الضاحية، أي الأراضي الواقعة في سهل المتيجة لاسيما الجزئين الشرقي والجنوبي الغربي، وأضحى نطاق المدينة يغطي ما لا يقل عن 90000 هكتار [1] أي حوالي ثلثي مساحة المتيجة، وبات مكملاً للكثلة الحضرية العاصمة وامتداداً مفروضاً لها، في غياب التحكم في حركة نمو وتوجيه التوطنات البشرية

تغيرات اجتماعية-اقتصادية تعكس استراتيجية مجالية جديدة، تتمحور بالتأكيد حول رهانات عمرانية وعقارية على وجه الخصوص. في ظل تحديات العولمة ومتطلباتها وضمان مكانة معتبرة ومميزة في شبكة المتروبولات الجهوية والدولية، مدينة الجزائر أضحت منذ منتصف التسعينيات أمام مسعى ورهان في ذات الوقت، بهدف ترقيةها إلى مصاف متروبول جهوي ودولي، وهي بالفعل أمام تجربة عمرانية تتفاعل حيناً، وتتردد حيناً آخر، فيما يتعلق بتقنين وتنظيم وتأطير التحولات المجالية الجديدة وحرية تموضع الأنشطة ذات الصلة بعولمة الاقتصاد. فالمدينة تمتلك الكثير من الميزات المتنوعة وأهمها:

- مدينة عاصمة منذ زمن بعيد، يعود إلى أواسط القرن 16 [7] وتراكم عمراني تاريخي ثري، بالنظر إلى تعاقب أجناس عديدة، مذ كانت ممر تجاري فينيقي، مدينة رومانية، مدينة اختلط فيها البربر والمسلمين، مدينة أوروبية زمن الاستعمار الفرنسي، فيما بعد عاصمة دولة الاستقلال، قاومت على الدوام محاولات استبدالها أو تغيير موضعها.
- موقع استراتيجي يتوسط شمال البلاد الغني بخيراته المادية وخصوبة أراضيها، كما أن مدينة الجزائر تحتل الموقع المركزي لساحل البلاد الممتد مسافة 1200 كم، إحدى الواجهات المتوسطة الجهوية الهامة، نقطة التقاء أساسية بين أفريقيا وأوروبا.
- وسط طبيعي متنوع وغني، مناخ رطب ومعتدل يوفر شروط وإمكانات واسعة للتنمية الاقتصادية والسياحية والثقافية.
- عاصمة عربية ومتوسطة وأفريقية مهمة، بالنظر إلى التمثيل الدبلوماسي، تمكنت وبنجاح من تنظيم العديد من المناسبات واللقاءات الجهوية والدولية في العقود الأربعة الماضية.
- مستوى معتبر من التجهيزات والبنى التحتية للاتصال والمواصلات والاستقبال والخدمات والمرافق.
- مدينة يقرب عدد سكانها من 3 ملايين نسمة عام 2002 [8]، ومجال متروبولي يشكل حيزاً جغرافياً شديداً التركيز بالخدمات والأنشطة وبعدها من السكان يقرب من 5 ملايين نسمة [9].

هنا يكمن التحدي وينتصب رهان التنظيم العمراني المتزامن والتنمية الاقتصادية والمجالية بالعاصمة ونطاقها المتروبولي، وهنا أيضاً تأتي أهمية التنظيم الإداري والعمراني لهذا الإقليم بأدوات فعالة، تضمن أفضل تكييف لشروط تسيير المجال المتروبولي الذي تنتشر عليه الأنشطة، حسب القواعد والأنظمة التي تتحكم في تسلسل المراكز والخدمات، وفق المستويات المحلية الوطنية والجهوية والدولية، واندماج الخدمات والأنشطة وفقاً لمقاييس وقوانين كل مستوى. ومن تجارب المدن الكبرى يمكن لمدينة الجزائر أن تتعلم من الخبرة العالمية، ما يمكنها من أن تصيف إلى دورها الوطني والجهوي بعداً عالمياً. إذا كان البعد الكمي لعملية التعمير، قد حقق هذا القدر أو ذاك من النتائج، كالمجموعات السكنية الكبرى، والمرافق الصحية والتعليمية والجامعية، والبنية الأساسية كالطرق ومحطات نقل المسافرين، فإن البعد النوعي (نوعية الحياة، الإطار الحضري، الجانب الجمالي، النظافة والتزيين، المساحات الخضراء وأماكن الراحة

والاقتصادية، لقد اتسعت مساحة العاصمة من 273 كم² وفقاً للتقسيم الإداري عام 1984 إلى 809.22 كم² [2] حسب التعديل الخاص بولاية الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 97-14 الصادر بتاريخ 31 ماي 1997، وإنشاء محافظة الجزائر الكبرى بموجب المرسوم الرئاسي رقم 97-292 الصادر بتاريخ 2 أوت 1997 المتعلق بالتنظيم الإداري للكيان الإداري الجديد [3] الذي ضم 24 بلدية من بلديات الولايات الثلاث المجاورة، وعلى هذا الأساس انتقل عدد بلديات العاصمة من 33 إلى 57 بلدية تنتظم في 13 مقاطعة إدارية أو دائرة (أنظر الخريطة 1)، ساهم ذلك بالتأكيد في الزيادة الطارئة لعدد السكان ليلعب 2562428 نسمة عام 1998، بينما كانت التقديرات تشير إلى أن عدد السكان سيقرب من مليوني نسمة في ذلك التاريخ. إن الكثير من المعطيات الديموغرافية والاقتصادية، وفي ميدان العمران وآثاره المجالية، والتي سنعرضها في المحاور القادمة، لتظهر مدى حاجة العاصمة إلى نظام مركزية يتطور في المكان والزمان ويستجيب لديناميكية وتحدي العمران بالمتروبول العاصمي.

1- مدينة الجزائر ومجالها المتروبولي

تتوسط مدينة الجزائر حيزاً مجالياً بمساحة 5473.6 كم²، يحتضنها على شكل هلال من خاضرتيها الشرقية بومرداس والغربية تيبازا، وظهيرها من الجنوب والجنوب الغربي أي البلدية، يرتبط هذا الحيز الجغرافي، ارتباطاً سلساً بكثلة العاصمة بواسطة خطوط المواصلات البرية والسكة الحديدية، وبشكل وحدة واحدة لا تفصل بينها أية عوائق طبيعية، ما يسهل عملية التنظيم العمراني للمتروبول العاصمي، رغم الاختلاف والتنوع الوظيفي بين أجزائه، حيث تسود الوظيفة السكنية والصناعية بالجزء الشرقي والوظيفة السكنية وانتشار تجهيزات القطاع الثالث بالجزء الغربي. ومن الناحية البشرية، فإن المجال المتروبولي للعاصمة بعدد سكانه 4.5 مليون نسمة عام 1998 [4]، يمثل حوالي 16% من سكان البلاد، وهي الأكثر تجهيزاً ببنيتها التحتية والمرافق والخدمات والأنشطة، يمثل النشاط الصناعي حوالي 23% من مجمل الوظائف على المستوى الوطني، 10.3% من أنشطة القطاع الثالث عام 1998 [5]. تمثل العاصمة أيضاً قطباً جامعياً هاماً، حيث يبلغ عدد الطلبة الجامعيين بمؤسسات التعليم العالي 20% بالعاصمة وحدها، وحوالي 28% من إجمالي عدد الطلبة على المستوى الوطني بالعام الجامعي 2003/2002 [6]، بإضافة طلبة جامعتي البلدية وبومرداس.

2- مدينة الجزائر في سياق التحولات الجارية

تعرف البلاد منذ أكثر من عشرين من الزمن تحولات هامة تحت وقع الانتقال من الاقتصاد الموجه إلى الاقتصاد الحر، وهو بمثابة أحد إفرازات الانتقال من النظام السياسي الأحادي إلى التعددية السياسية، تأتي هذه التحولات ضمن سياق منظومة التوجهات السياسية والاجتماعية-الاقتصادية المتناغمة مع سياسة العولمة على المستوى الدولي. كان لهذه التحولات، أثرها المباشر في ميدان العمران، وتمثلت الخصائص الرئيسية لحركية التعمير الجديدة في تحرير السوق العقارية وانعكاساتها المجالية على حركة الأنشطة الاقتصادية، والتغير السريع الذي طرأ على دور الدولة بعد ثلاثة عقود من التسيير الأحادي، والتوجه نحو تشجيع المبادرة الفردية الحرة لمتعاملين اجتماعيين آخرين، أظهرت هذه الخصائص عجز أدوات وآليات التنظيم العمراني من جهة، وأحدث ديناميكية تفتح الباب أمام



إعادة الهيكلة بالحامة التي أفضت إلى إنجاز فندق سوفيتال الدولي، ومواصلة الأشغال لإنجاز قصر المؤتمرات والمجلس الشعبي الوطني الجديد في إطار توسيع مركزية المدينة، تصوير الباحث 2004



المكتبة الوطنية وفندق سوفيتال لتدعيم أنشطة القطاع الثالث بمركز المدينة في إطار مشروع الحامة الذي انطلق منذ أواسط الثمانينيات، تصوير الباحث 2004

● **الثاني** ويتمثل في مشروع إعادة هيكلة قطاع واد المرأة المتوحشة (Ravin de la femme sauvage) بالتواصل بين المركزية الناشئة بالحامة-العناصر والبلديات المجاورة، أي المرادية حيث المقرات الرئيسية للدولة كرئاسة الجمهورية وملحقاتها ووزارة الخارجية، المدنية حيث مقام الشهيد أحد المعالم الحديثة الهامة بالعاصمة ورياض الفتح كمركز تجاري ذو مستو عال، القبة أين يتوطن المركب الثقافي حول قصر الثقافة. ولا تزال الأشغال جارية للانتهاء من هذا البرنامج، وتلعب تحويلات الطرق والجسور والأنفاق المنجزة دوراً رئيسياً في الربط بين هذه الأماكن.



أبراج أنشطة المكاتب باللون الأبيض بالقرب من الميناء والتي أنجزت في إطار مشروع إعادة الهيكلة بالحامة الذي انطلق منذ منتصف الثمانينيات، باستعادة الأراضي بعد هدم المباني القديمة، هذه الأبراج غير مستعملة رغم ما يزيد عن عشر سنوات من إنجازها، تصوير الباحث 2004

والتسلية) ليس كذلك كلما ابتعدنا عن مراكز المدن وأحيائها الراقية والمنظمة، فالأحياء الشعبية لا تزال تعاني من نقص التجهيزات والمرافق الحضرية. لعلّ مدينة الجزائر تعتبر ذات أسبقية في هذا الشأن، لما لديها من قاعدة اقتصادية واجتماعية ببنية حضرية بحاجة إلى التطوير والتنظيم والتشغيل الأفضل لسيرها لوظيفي وتطوير نظام المركزية، لتتمكن من المنافسة التجارية (الميناء، المطار) والخدماتية والقطاع الثالث (بنوك، مؤسسات مالية، شركات تأمين، سياحة، أنشطة مكتبية) والتعليم العالي (جامعات ومعاهد عليا ومراكز بحث) وتكريس حضورها متروبولياً هاماً في حوض البحر الأبيض المتوسط.

3- نظام المركزية ووظائف مدينة الجزائر

نمو المدن الكبرى ظاهرة حقيقية تنتج عن الامتداد العمراني للمدينة نحو الأطراف، وفي حالة الامتداد والتوسع المنظم، حسب توجهات خطة العمران بالمدينة، فإنه ينتشر من مركز المدينة إلى الأطراف عبر محاور معينة بمحاذاة الطرق الرئيسية، وقد ينتشر من مراكز ثانوية في المدينة، أو في أطرافها، زيادة على التوسع انطلاقاً من المركز الرئيسي. ومن النمو المتصل تتمايز استعمالات الأرض، وتظهر الوظائف المختلفة من القطاعين الثاني والثالث التي يؤديها النظام الحضري أو الأجزاء المكونة للمدينة. ولكن مركز المدينة وجزئها المركزي تزيد به عن غيره من المراكز، الحركة الإدارية والتجارية والمواصلات، وكل ما يتصل بأنشطة القطاع الثالث، وعادة ما يصاحب تطور وزيادة الأنشطة التجارية والخدمية، إحلال مباني الخدمات العمومية محل المباني السكنية، إما عن طريق هدم المباني السكنية القديمة، واستبدالها بمباني الخدمات العامة، أو عن طريق تغيير الوظيفة السكنية لبعض العمارات والشقق السكنية الواقعة في قلب المدينة وإحلال وظيفة الخدمات. مثل هذه التعديلات وقعت بمدينة الجزائر في سنوات الثمانينات، في إطار مشاريع إعادة الهيكلة الجزئية للمدينة من خلال إعادة تموقع الأنشطة غير الملائمة وغير المنسجمة مع وظائف وسط المدينة، وإزالة السكن غير اللائق والأسواق القديمة غير المنظمة، وعلى هذا الأساس تم تبني مشروعين لإعادة الهيكلة:

● **الأول** ويتمثل في مشروع إعادة الهيكلة لقطاع الحامة-العناصر وإنشاء مركزية مهيكلة حول شارع حسبية بن بوعلي، عملاً بهذا التصور، تكفل ديوان التهيئة والتجديد (OFARES) الذي تأسس عام 1985 للقيام بهذه المهمة، بعد استعادة 18 هكتار بهذا القطاع للقيام بالمشروع التالي: إنجاز المكتبة الوطنية، قصر المؤتمرات، المجلس الشعبي الوطني الجديد، فندق دولي، مركز تجاري. تطلب استعادة هذا البور الحضري (Friches urbain) ترحيل 650 أسرة، وتحويلها إلى أماكن سكن أخرى بالعاصمة، وتحويل 4900 وظيفة (GPU 1997) من بين هذه المشاريع تم إنجاز المكتبة الوطنية، وفندق سوفيتال الدولي والبرجين التجاريين. وهي في الحقيقة صروحاً ومبانٍ رفيعة المستوى، تليق وتناسب ما ينبغي إحدائه من تطوير على محور المركزية.

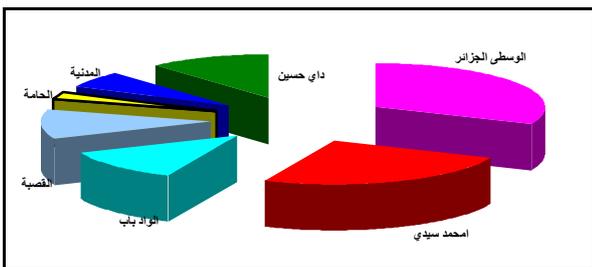
البلدية	الأنشطة التجارية	% من الأنشطة التجارية بالولاية
الجزائر الوسطى	4275	7.50
سيدي امحمد	3436	6.03
باب الواد	1617	2.83
القصبة	1494	2.62
الحامة-عناصر	372	0.65
المدنية	849	1.49
حسين داي	1579	2.77
بلديات المركز	13622	23.89
الولاية	56941	100.00

جدول 1: توزيع الأنشطة التجارية ببلديات الجزء المركزي من مدينة الجزائر عام 2001

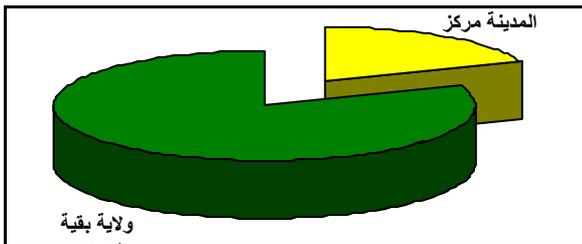
المصدر: المركز الوطني للسجل التجاري، دائرة الإحصاء، 2003

يتضح من الجدول مدى تركيز الأنشطة التجارية وسط المدينة، حيث يبلغ عدد هذه الأنشطة 13622 من مجموع 56941 تنتشر في مجموع بلديات ولاية الجزائر، وبهذا المعنى فإن الجزء المركزي يمثل حوالي 25% من مجمل أنشطة التجارة بولاية الجزائر، يقود ذلك بالتأكيد إلى النتائج الأساسية التالية:

• **النتيجة الأولى** وتتمثل في أن زيادة توطن الأنشطة، في مساحة مشبعة عمرانياً، في ظل الندرة العقارية لتخصيص مناطق أنشطة تجارية منظمة، ما يفتح الباب أمام استعمال أرصفة الشوارع للتجارة غير المنظمة، مع ازدحام حركة المرور وصعوبات حركة السير، ازدياد التنافس على استعمال الطريق بين الراجلين وحركة السيارات ومختلف وسائل النقل، مزيد من الضغوطات على المرافق العمومية، المشاكل المترتبة عن عدم كفاية أماكن توقف السيارات، ما يؤدي إلى التعطل الوظيفي لوسط المدينة.



الشكل 1: المركزية التجارية ببلديات الجزء المركزي من مدينة الجزائر عام 2001



الشكل 2: المركزية التجارية بمركز المدينة بالمقارنة مع بقية الولاية عام 2001

برزت خلال العشرية الأخيرة ظاهرة جديدة تتمثل في، استبدال الوظيفة السكنية بالوظيفة الخدمية وسط المدينة وقلبها التجاري، عبر البيع أو الكراء من طرف مالكي العمارات أو شقق الطوابق الأرضية من المباني السكنية، بالشوارع الرئيسية بالجزء المركزي من المدينة، التي تتحول من الوظيفة السكنية، إلى وظائف لها علاقة بأنشطة القطاع الثالث، لما تحققه من فائض قيمة معتبر بالنظر إلى الطلب الكبير على التوطن بالأماكن المركزية بالمقارنة مع أماكن بعيدة عن المركز. وهنا تكمن إحدى التحديات الجوهرية في العمران بالعاصمة، المتمثلة في تركز أنشطة القطاع الثالث وسط المدينة، في ظل أحادية المركز وزحزحة المركزية باتجاه الحامة أي على نفس المركز الضيق المثقل أصلاً بالأنشطة.

بينما تفيدنا أدبيات التنظيم والتخطيط المجالي أن نظام المركزية، هو نظام يتطور وينمو في الزمان والمكان، وأن الحيز الجغرافي الذي يتوسطه المركز الرئيسي هو حيز متمم له، حيث تتوزع الأنشطة والخدمات والوظائف الحضرية المختلفة بصفة تسلسلية متدرجة، انطلاقاً من مركز المدينة، مروراً بالمراكز الثانوية والفرعية، وصولاً إلى أطراف المدينة والمنطقة المحيطة بها، وفق قواعد وأنظمة وترتيبات يتضمنها ويتبناها المخطط العمراني لتنظيم المدينة، ومن أهم الأدبيات والأفكار المتعلقة بتنظيم البنية العمرانية والمركزية، ما ورد في نظرية الأماكن المركزية (Christaller 1933, Losch 1940). إن توزيع وظائف مدينة الجزائر مدعماً بالمعطيات الكمية ذات الدلالة، ليمكننا من تحديد نمط نظام المركزية، هذا ما سنعرض إليه في نقاط التحليل القادمة.

3-1- نمط توزيع تجهيزات القطاع الثالث

ينطلق من مركز المدينة إشعاع عناصر المركزية، لاسيما أنشطة القطاع الثالث، حيث تتضح مركزية الجزء الرئيسي من المدينة، عندما يفيض هذا المركز بخدماته عن حاجة سكانه، فيتجه لتلبية حاجات غيره من المراكز الأقل شأنًا، ذلك هو منطق مركزية المدن. تعتبر الأنشطة التجارية من بين أهم أنشطة القطاع الثالث ذلك ما تشير إليه أيضاً معطيات المركز الوطني للسجل التجاري عام 2003، إن نمط توزيع المركزية التجارية بمدينة الجزائر العاصمة، يبين بوضوح شديد التسلسل الوظيفي، انطلاقاً من بلدية الجزائر الوسطى مروراً بالبلديات الضاحوية التي تشكل الجزء الأوسط، بين بلديات المركز وبلديات أطراف الولاية، حيث تتراوح نسبة تركيز الأنشطة التجارية بين النسبة الأعلى 7.5 ببلدية الجزائر الوسطى أي وسط المدينة، والنسبة الأقل 0.1 ببلديات الأطراف في كل من بئر توتة، تسالة المرجة وبابا حسن، وتتراوح البلديات الأخرى بين النسبتين الدنيا والقصوى، ولكن أعلاها لا تتعدى نسبة 4.3 % كما هو الحال في كل من بلديتي برج الكيفان والقبّة. وبما أن الجزء المركزي من المدينة الذي تتوطن به الأنشطة، لا يتمثل فقط في بلدية الجزائر الوسطى بسبب امتداد محور المركزية، فإننا نعرض توزيع أنشطة التجارة ببلديات الجزء المركزي، بغرض إبراز المركزية التجارية بمدينة الجزائر بصورة أوضح من خلال الجدول التالي:



سوق عشوائية بين تجزئات سكنية ببرج الكيفان، تصوير الباحث 2004

في غياب المركزية المنظمة، من الطبيعي أن تنشأ مركزية عشوائية (أنظر الخريطة رقم 2)، تخل بنظام المركزية، بالنظر إلى سرعة توطنها وقدرتها على الهيكلة السريعة، في هذا الإطار أخذ التوطن العشوائي، بالاتساع على المستوى المجالي في كل من سوق الحمير ببلدية الدار البيضاء، الذي يتخصص بالأساس في تجارة سلع الاستهلاك المنزلي، والأدوات الكهربائية، وتجارة الجملة لبعض مواد البناء كأدوات السباكة والترصيص وغيرها، وسوق حي الجرف ببلدية باب الزوار، الذي يتخصص في تجارة الأواني المنزلية بمختلف أنواعها، والملابس وأدوات التنظيف، وكذلك السوق الممتد على جانبي الشارع بحي المنظر الجميل بالقبة، حيث سلع نصف الحملة والجملة للمواد الغذائية وخليط من السلع الأخرى كمحلات العقاقير وقطع السيارات وغيرها، وتعرف بلدية برج الكيفان كذلك انتشار النشاط التجاري العشوائي خلف أماكن النشاط المنظم المعروفة، لقد ساهم الانتشار غير المنظم لأنشطة التجارة بهذه البلديات المذكورة إلى ارتفاع نسب أنشطتها من مجمل الأنشطة التجارية بالعاصمة، 4,36% ببلدية برج الكيفان، 4,35% بالقبة، 3,45% ببلدية باب الزوار، 2,93% ببلدية الدار البيضاء، يبدو أن اختيار مواضع الأسواق بهذه البلديات لم يكن بمحض الصدفة، بل يعود إلى عوامل من بينها وأهمها: توفر العقار مقابل ندرته بمركز المدينة وبالبلديات كثيفة السكان وصغيرة المساحة وبالتالي غلاء سعر الأراضي والمباني، توفر الطرق وبالتالي سهولة المواصلات وحركة النقل، القرب من أماكن تخزين السلع، ومن محطات استيراد السلع كالميناء والمطار وكذلك القرب من المعرض الدولي بالمحمدية. وللمؤسسات المالية كالبنوك ومكاتب التأمين دوراً هاماً، في الحياة الاقتصادية وفي دفع حركة الأنشطة التجارية بالمدينة عموماً، باعتبارها من أهم عناصر القطاع الثالث، فمن مجموع 110 وكالة بنكية تنتشر بولاية الجزائر، هناك 50 وكالة تتوطن بالجزء المركزي، وهي تمثل 45% من إجمالي عدد البنوك، 45% من مكاتب التأمين. وتلعب تجهيزات التعليم العالي دوراً هاماً في هيكلة المجال الحضري بالعاصمة، بالمقارنة مع ولايتي البليدة وبومرداس، وعلى المستوى الوطني.

● **النتيجة الثانية** أن عدم قدرة مركز المدينة على استيعاب أنشطة تجارية جديدة، وما يقابله من عدم تخصيص مساحات تجارية تستجيب لحالة الطلب المرتفع على أماكن النشاط التجاري والمحلات التجارية، أدى إلى عشوائية توطن الأنشطة التجارية، بالنظر إلى حرية استيراد السلع، حيث بلغت كمية الواردات بميناء الجزائر حوالي 8 مليون طن عام 2003 مقابل 5 ملايين طن عام 1993 [10].

● **النتيجة الثالثة** وتتمثل في الانتشار السريع والفوضوي لأماكن التجارة غير المنظمة داخل مركز المدينة وفي بلديات الضاحية بالعشرية الأخيرة، يعود أسباب انتشارها إلى: زيادة استيراد السلع من جزاء قانون تحرير التجارة الخارجية، دون النظر إلى حاجة السوق الفعلية، ضعف مراقبة السلطة العمومية، الطلب الكبير أمام الأسعار المغرية لبعض السلع المستوردة. حسب المجلس الشعبي لولاية الجزائر، هناك 96 سوقاً عشوائية بولاية الجزائر، تشغل ما يزيد عن 7000 تاجر بدون ترخيص [11] تحاول الجهة المعنية بتنظيم الأسواق بولاية الجزائر إزالة هذه الأسواق العشوائية حتى نهاية عام 2005 وفق خطة أعدت لهذا الغرض، من شأنها إنجاز 13 سوقاً مغطاة في مختلف بلديات العاصمة، وتخصيص 124 موضعاً لتستقبل الأسواق الجوارية، وذلك من خلال ما ستخصصه البلديات من الأراضي، وكذلك باستعادة الوحدات التجارية السابقة لمؤسسة الأروقة الجزائرية. إن محاربة وإزالة الأسواق العشوائية تظل مسألة ظرفية أو زجرية لفترة من الوقت ثم تعود الظاهرة من جديد، والحل المناسب في نظرنا هو إلى جانب برنامج إزالة هذه الأسواق، لا بد من وضع القوانين والأسس المنظمة القابلة للتطبيق، كتنظيم وتسهيل الحصول على السجل التجاري، وإيجاد أسواق منظمة ثابتة وأسواق يومية وأسبوعية غير ثابتة، كما هو الحال بالعديد من المدن الكبرى بالعالم، تحت إشراف البلديات يتم تنظيم الأسواق البلدية، حيث يوظف الربح الناتج عن هذه النشاطات في المحافظة على نظافة المدينة وعلى بيئتها وعلى الوسط الحضري.



سوق عشوائية بين العمارات السكنية بباش جراح .

المؤكد سيكون له أثره المباشر على تخفيف الضغوطات على العاصمة والمدن الكبرى عموماً، ومن شأنه أيضاً فك العزلة عن المدن الداخلية.

2-3- تجهيزات المواصلات بالعاصمة

كما كان للميناء الدور الأساس في نشأة مدينة الجزائر، ونموها وتطورها عبر قرون من الزمن، لا يزال الميناء يشكل أحد أهم العناصر المكونة للمنظومة الحضرية للمتروبول العاصمي، وأحد العناصر المهيكلية للمجال الحضري بالمدينة، فهو على علاقة مباشرة مع الاقتصاد الحضري، عنصر أساسي من عناصر النشاط بالمدينة، بالنظر إلى دوره كوسيلة إستراتيجية على صعيد التبادلات مع الخارج، وبهذا المعنى يمكنه أن يساهم في مد إشعاع مدينة الجزائر العاصمة في منطقة حوض المتوسط وفي الإطار الدولي.



تجارة الجملة ونصف الجملة بسوق الحمير بالدار البيضاء تستقطب الأنشطة التجارية الموازية حيث يظهر الشارع الرئيسي الرابط بين مركز المدينة وروبية عدا عن الشارع الذي يربط الحمير ببرج البحري وتفرعاتهما، تصوير الباحث 2004



ميناء الجزائر انطلاقاً من نواته الأصلية وصولاً إلى الحامة وحسين داي بمنشاته، لعب دوراً أساسياً في هيكلية المدينة، وتظهر القصبية النواة الأصلية أعلى الصورة والواجهة البحرية ووسط المدينة والحامة، تصوير الباحث 2004

لقد تطرق مشروع الجزائر الكبرى (GPU) إلى ضرورة تهيئة الميناء وتوسيعه وتحويل بعض الأنشطة التي تعطل حركة ونشاط الميناء التجاري، باعتبار أن المدينة كبر حجمها وامتد عمرانها، ولم تعرف هياكل الميناء منذ ما يقرب من 50 سنة أية تطورات، حتى باتت لا تستجيب مع حركة الانفتاح الاقتصادي، وحركة تطور الموانئ في العالم. عام 1962 كان عدد أرصفة ميناء الجزائر 54 رصيفاً واليوم يعمل بـ30 رصيفاً فقط، مقابل زيادة حركة النقل بثلاثة أضعاف، وتحولت وظيفته التجارية من التصدير إلى الاستيراد شبه الكامل. وعلى هذا الأساس يطرح مشروع التهيئة عدد من الترتيبات، بهدف استعادة وتقوية دور الميناء وجعله بمثابة الرنة الاقتصادية لمدينة الجزائر العاصمة وللبلاد. إن عملية التهيئة والتنظيم المجالي لهياكل الميناء، لهي مسألة ضرورية ومطلوبة بين مرحلة وأخرى، وتتفق كذلك مع منطق التنظيم الشامل للمدينة ونظام المركزية، الذي يتطور في الزمان والمكان، وأن يلعب دوره كعنصر فاعل في تنظيم وتطوير الحياة الاقتصادية والمجالية بالمتروبول العاصمي، كتحويل الأنشطة المعرقة لنشاطه، حسن تسيير الخدمات المرفئية، استبدال الهياكل القديمة التي تعود إلى سنوات الخمسينيات بأخرى عصرية، استعادة وتطوير وإحياء علاقة ميناء-مدينة، من خلال إقامة بعض التجهيزات المتعلقة بالحياة الحضرية كميناء التسلية والتجوال على رصيف يخصص للسكان، أي انفتاح المدينة على الميناء والعكس، فهناك العديد من الموانئ في حوض المتوسط، أضافت إلى الوظيفة التجارية، وظيفته التسلية ورحلات النزهة البحرية القصيرة والنقل مع الموانئ الصغيرة بالضواحي (ميناء حلق الواد بتونس، ميناء اسطنبول، ميناء برشلونة وغيرها) ولكن غير

تحتوي العاصمة على جامعتين وثلاثة عشر مؤسسة للتعليم العالي، بمجموع 15 مؤسسة، يتأطر بها 137089 طالباً في العام الدراسي 2003/2002 [12] حوالي 4 أضعاف مجموع طلبة التعليم العالي بالبلدية (37792 طالب)، 6 أضعاف بومرداس (23891 طالب) وتمثل حوالي 20% من مجموع الطلبة على المستوى الوطني (717667 طالب) هذا من الناحية الكمية، أما نمط التوزيع المجالي، فمن مركز المدينة أين تقع جامعة الجزائر - التي يعود تأسيسها إلى الفترة الاستعمارية - انطلقت مؤسسات التعليم العالي، وانتشرت ببلديات الضاحية القريبة حيث المساحات لا تتوفر بمركز المدينة، البنية الأساسية من الطرق لتأمين سهولة الوصول، إما عبر النقل بالسكة الحديد، أو النقل بالحافلات، أو بوسائل النقل الخاصة. أمام الطلب المتزايد سنوياً، كان لا بد من توسيع جامعة الجزائر بعد الاستقلال، عبر إنشاء الكليات والمعاهد الملحقة بها في بن عكنون وبوزريعة بالضاحية الغربية، الخروبة بحسين داي، درقانة بالضاحية الشرقية، وإنشاء جامعة هواري بومدين للعلوم والتكنولوجيا بباب الزوار بمساحة 105 هكتار، كواحدة من أهم المشاريع التي نص عليها مخطط الكوميدور لتهيئة العاصمة عام 1968. باستثناء جامعة الجزائر التي تقع بمركز المدينة، فإن 14 مؤسسة للتعليم العالي تم إنجازها بعد الاستقلال، علاوة على الغالبية الساحقة من الإقامات الجامعية والتي وصل عددها إلى 15 إقامة جامعية، تأوي ما يزيد عن 40000 طالب بالعام الدراسي [13] وحسب اللوائح المنظمة للإقامات الجامعية، حيث لا يستفيد من الإقامة سوى الذين تبعد إقامتهم الأصلية 50 كم، هذا يعني أن كافة الطلبة المقيمين هم من خارج العاصمة، وبالرغم من محاولات وزارة التعليم العالي ضبط شروط الالتحاق، في إطار سياسة التوازن بين الجامعات والمراكز الجامعية في جهات البلاد، إلا أنه لم يتم التحكم التام في هذه السياسة على ما يبدو. الأمر الذي يؤدي إلى استقبال مؤسسات التعليم العالي بالعاصمة للطلبة القادمين من تلك الولايات، وهذا يستدعي تأمين شروط الاستقبال، أي هياكل جديدة أو توسيع الموجودة، ورغم إنشاء جامعتي البلدة وبومرداس في إطار التخفيف على العاصمة، إلا أن المؤشرات الكمية، تبين عكس ذلك، كما أشرنا سابقاً. إن ذلك يتطلب دراسة خريطة التوزيع الجامعي في إطار استراتيجية التهيئة القطرية الوطنية، ومحاولة قلب اتجاه الحركة من أماكن الجذب والازدحام إلى أماكن الطرد والعزلة، بتشجيع الأساتذة المكونين والمؤطرين للانتقال إلى المراكز الجامعية الداخلية، وفتح الفروع والتخصصات العلمية التي تستقطب الطلبة الجدد، وهذا من

خارج البلاد بالمقارنة مع الموانئ الوطنية المخصصة لذلك. إن الاحتكار الواضح الذي يمثله ميناء الجزائر لهو دليل إضافي، لما كنا قد تطرقنا إليه، حول الدور المسيطر لمدينة الجزائر فيما يتعلق بأنشطة الميناء، وانعكاسات ذلك على زيادة ازدحام العاصمة، بالشاحنات (1250 شاحنة مختلفة الأحجام) الناقلة للسلع أثناء دخولها وأثناء مغادرتها الميناء، بالإضافة إلى حركة حوالي 14000 عامل وموظف بالميناء عام 2000 [15]. بالإضافة إلى الميناء، فإن مطار الجزائر الدولي هواري بومدين، يشكل أحد العناصر الرئيسية في البنية الأساسية بالمدينة، باعتباره قطب إشعاع إستراتيجي، واجهة اقتصادية وثقافية للاتصال بالعالم الخارجي، ومحطة تبادل رئيسية على المستويين الوطني والدولي، ويحتل المرتبة الأولى في حجم الحركة بالنسبة لمطارات المدن الكبرى الأخرى، يظهر ذلك عبر حركة المسافرين وحركة البضائع. يتضح من الجدول الدور المسيطر لمطار الجزائر العاصمة، فيما يتعلق بحركة المسافرين التي تزيد عن 1.5 مليون مسافر [16]، حيث يتفوق على مطار وهران بحوالي 4 أضعاف، وعلى مطار قسنطينة بحوالي 6 أضعاف، وحوالي 10 أضعاف مدينة عنابة. بمعنى آخر يتفوق مطار الجزائر العاصمة بحوالي الضعف على مطارات المدن الكبرى الأخرى. فحركة المسافرين بمطار الجزائر تمثل 48% من مجمل الحركة على المستوى الوطني.

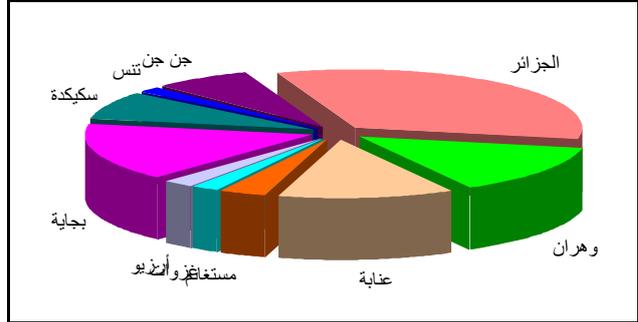
المنطقي أن تستهدف عملية تهيئة ميناء الجزائر، تحويله إلى أن يلعب دور الرئة الاقتصادية على المستوى الوطني، لأن ذلك بكل بساطة يتناقض مع الأفكار والتوجهات والحقائق التالية:

أولاً: فك الاختناق عن العاصمة وإعادة توزيع السكان والأنشطة، بقلب اتجاه حركة الإنسان والأموال إلى داخل البلاد، والميناء على مر الزمن يلعب دوراً أساسياً في هيكله المجال الحضري خلف الميناء.

ثانياً: التنظيم العمراني للعاصمة في السياق الوطني من خلال استراتيجية التهيئة الوطنية، وفي السياق الإقليمي من خلال التهيئة القطرية للتراب الوطني، أي إحداث التوازن في المنظومة العمرانية الوطنية، عبر سياسة تهيئة الأقاليم وتشجيع التنمية المحلية، كعامل توازن سكاني واقتصادي، من شأنها تثبيت السكان بمناطق البلاد المختلفة، والعمل على تشجيع الحركة العكسية نحو المنطق الداخلية.

ثالثاً: ينتشر على خط الساحل الممتد على مسافة 1200 كم، ما لا يقل عن 16 ميناءً، وبإمكان 9 منها أن تلعب دوراً هاماً في التخفيف من العبئ الذي يتحمل ميناء العاصمة من جهة، ويساهم في إنعاش الاقتصاد الحضري لظهير هذه الموانئ المنتشرة عبر الساحل الوطني، وبهذه الترتيبات وغيرها يمكن تجسيد التنمية المحلية، كجزء من خطة تهيئة التراب الوطني. من هنا يصعب فهم احتكار ميناء الجزائر لحوالي الثلث أو يزيد من أنشطة الموانئ الوطنية، هذا ما يوضحه الجدول 2.

المسافرون المطارات	عبر الشبكة الداخلية	عبر الشبكة الدولية	المجموع	% بالمقارنة مع إجمالي الوطن
الجزائر	1525511	1824062	3349573	48.0
وهران	497016	383868	880884	12.5
قسنطينة	357826	249327	607153	8.6
عنابة	239114	109894	349008	4.9
الوطن	4061711	2948319	701030	100



الشكل 3: حركة البضائع بميناء الجزائر والموانئ الوطنية الأخرى عام 2003

الجدول 3: حركة المسافرين بمطار الجزائر والمطارات بالمدن الكبرى الأخرى عام 2003

Source: Ministère des transports, EGSA, bureau des statistiques, 2004. كما أن المعطيات الكمية المتعلقة بحركة نقل البضائع بواسطة النقل الجوي، لا تقل أهمية بل، تزيد عن نسبة حركة المسافرين، ذلك ما يتبين من خلال الجدول التالي:

البضائع المطارات	عبر الشبكة الداخلية	عبر الشبكة الدولية	المجموع	% بالمقارنة مع إجمالي الوطن
الجزائر	4101	15800	19901	72
وهران	698	704	1402	5
قسنطينة	501	306	807	3
عنابة	148	182	330	1
الوطن	7775	19857	27632	100

يبين كل من الجدول والشكل، مدى هيمنة ميناء الجزائر في ميدان أنشطة الموانئ والتي تتراوح بين 32-35% من مجموع أنشطة الموانئ الوطنية في العشرية الماضية، بكل ما يترتب على ذلك من انعكاسات وظيفية بمدينة الجزائر، وعلى الصعيد الوطني فيما يتعلق باختلال العدالة في التوزيع، عندما نعلم أن ميناء يمثل 70% من نقل الحاويات على المستوى الوطني. وهنا نتساءل كيف يمكن توفير الشروط الكفيلة بتحقيق عملية التنمية الوطنية المتوازنة، حيث يتفوق ميناء العاصمة على ميناء وهران المدينة الثانية في البلاد بحوالي الضعفين والنصف، وعلى ميناء عنابة بما يقرب من ثلاثة أضعاف، ويتفوق على ميناء جن جن بمدينة جبجل بخمسة أضعاف، هذه المدينة التي كغيرها من المدن المتوسطة الحجم، أوحج ما يكون إلى إنعاش اقتصادها المحلي، ودفع ديناميكيتها العمرانية بما يضمن ترقيتها وتطويرها، وتخفيف الضغط على المدن الكبرى في إطار الإقليم الذي يقع به الميناء. كما يمثل ميناء الجزائر العاصمة 47% [14] من نقل للمسافرين

أمام ضغوطات الحركة بالعاصمة، الناتجة عن توطن مختلف الأنشطة، وبالتالي الحركة المتزايدة لوسائل النقل (560000 مركبة عام 2001) [18]، فلم تعد شبكة الطرق قادرة على استيعاب كثافة الحركة، بالرغم من إنجاز الطرق السريعة والطرق الرابطة والمحولات في أواسط الثمانينات. لقد ساهم إنجاز المنافذ (trémies) مؤخراً، من انسياب حركة المرور في نقاط أو عقد مواصلات، كانت بالأمس القريب جداً تعرف ازدحاماً شديداً، لاسيما عقد أديس أبابا، أول ماي وتافورة وسط المدينة، بمعنى أن هناك خطراً لتخفيف الازدحام ولو بصورة نسبية وسط المدينة، ولكن المشكلة الأساسية تكمن أيضاً في الربط بين أجزاء المنظومة الحضرية، وخاصة عدم تلبية المحطات البرية للطلب المرتفع على النقل الجماعي الذي يمثل 60% من مجموع الحركة بالعاصمة، فهناك 1000000 راكب يومياً تستقبلهم 24 محطة برية فقط تتوزع على بلديات العاصمة، وهي بمثابة نقاط الربط بين أحياء العاصمة وضواحيها، أمام هذه الضغوطات تبنيت ولاية الجزائر ومديرية النقل بالولاية، بالتعاون مع مؤسسة تسيير الحركة والنقل الحضري (EGCTU) مشروعاً لإنجاز محطات برية جديدة بالعديد من بلديات العاصمة، بدأ هذا المشروع منذ عام 2002 ليصل مجموع المحطات إلى 49 بنهاية عام 2005 [19]، يهدف المشروع إلى تخفيف الازدحام عن المحطات الموجودة.

في الحقيقة لا يمكن مواجهة تزايد الطلب على النقل الحضري إلا بتشجيع النقل الجماعي (الحافلات، القطار، المترو) كما هو الحال بالمدن الكبرى عموماً، وتكثيف منظومة النقل برمتها وبخاصة محطات نقل الركاب والمسافرين، تنظيمياً، تسييراً وتهيئة دائمة ومستمرة للتوفيق بين العرض والطلب، ونحن نعلم مدى صعوبة توفير المساحات الأرضية في كثير من الأحيان، من أجل إنجاز المزيد من مشاريع البنية التحتية كالطرق والمحطات البرية، والتي بلا شك عند إنشائها تساهم أيضاً في هيكلية المجال الحضري من خلال ظهور أنشطة خدمية أخرى.

4-3- التجهيزات الصناعية ومناطق الصناعة الكبرى

ساد نموذج الأقطاب الصناعية الوطنية في سنوات السبعينيات، بتبني سياسة الصناعة الثقيلة والصناعة المصنعة "industrie industrialisante" التي تنتج السلع الوسيطة، أمام العثرات التي واجهت هذا الاختيار بعد عشية من الزمن، تم التوجه نحو إعادة هيكلة المؤسسات الصناعية عام 1983، إلا أن هذا التوجه على ما يبدو لم يتزامن مع سياسة التهيئة القطرية، بما يضمن التنمية المتوازنة على المستوى الوطني. في هذا السياق انتعشت المدن الكبرى، وهمشت مدن أو جهات أخرى من البلاد، كما ساهمت عوامل أخرى في توطن الصناعة بمدينة الجزائر، من بينها توفر البنية التحتية الأساسية: الميناء، السكة الحديدية، شبكة الطرق، المطار الدولي، المنطقة الصناعية رغبة-روبية وبعض المناطق الصغيرة الأخرى كالحراش وواد السمار بالجزء الشرقي من العاصمة، التي ورثتها الدولة بعد رحيل الاستعمار، كما تتداخل الوظيفة الصناعية بالوظيفة السكنية بالنسيج العمراني داخل المدينة ووسط أحيائها.

رغم أن المؤسسات الصناعية العمومية تنعدم تماماً في 23 بلدية، إلا أن انتشار المؤسسات الصناعية الخاصة جعل من كل النسيج العمراني غير خالٍ من التوطنات الصناعية مهما صغر حجمها، كما أن التوطنات الصناعية من حيث عددها والمساحات التي تحتلها، وعدد

جدول 4: حركة البضائع عبر مطار الجزائر ومطارات المدن الكبرى الأخرى عام 2003 الوحدة بالطن

Source: Ministère des transports, EGSA, bureau des statistiques, 2004. يبين الجدول أن حركة البضائع عبر مطار العاصمة تمثل 72% من حركة البضائع عبر كافة المطارات الوطنية الثلاثة والثلاثين المنتشرة عبر التراب الوطني، بينما لا تمثل مطارات المدن الثلاثة الكبرى وهران، قسنطينة وعنابة مجتمعة سوى 9%! هذه النسب، إنما تعبر عن الاختلال الكبير في هذا الميدان، وبلا شك يعود هذا الاختلال إلى تركيز نسبة هامة من الأنشطة الاقتصادية بالعاصمة، كما سبق أن أشرنا لذلك، وأيضاً إلى تعدد حركة مرور الطائرات بمطار العاصمة، التي بلغت 46673 رحلة مقابل 11951 رحلة بمطار وهران، 9899 رحلة بمطار قسنطينة، 6206 رحلة بمطار عنابة، يمثل عدد الرحلات بمطار الجزائر نسبة 31% من مجموع الرحلات بالمطارات الوطنية البالغة 150688 رحلة عام 2003 [17].

وبإتمام مشروع المطار الجديد -بجانب المطار الحالي- الذي توسع بمساحة 40 هكتار إضافة إلى المساحة الأصلية، لتهيئة مواقف الطائرات، من المتوقع أن ترتفع عدد الرحلات إلى 67000 رحلة، وعدد من المسافرين يصل إلى 500000 مسافر عام 2005 (GPU). وعلى غرار المطارات الدولية الأخرى في العالم، مطار الجزائر الدولي بحاجة إلى تهيئة شاملة، تستجيب للمقاييس الدولية فيما يتعلق بالتجهيزات والمرافق وسهولة الوصول، لاسيما الربط السهل مع المدينة بمختلف وسائل النقل، وبناء مواقف السيارات الطابقية لاقتصاد المساحات الأرضية.

3-3- تجهيزات البنية الأساسية للنقل

تلعب البنية الأساسية من الطرق والمحطات البرية دوراً رئيسياً في هيكلية المجال الحضري بالمتروبول العاصمي، فهي أساس النظام الحضري برمته. البنية التحتية من الطرق والأنفاق والمنافذ والمحطات البرية كعناصر وركائز أساسية للمواصلات وحركة المرور بالعاصمة، يبينها الجدول التالي:

172 كم	الطرق السريعة
281 كم	الطرق الوطنية
252 كم	الطرق الولائية
114 كم	الطرق البلدية
2	عدد الأنفاق
5	عدد المنافذ*
27	عدد المحطات البرية
29	عدد محطات السكة الحديدية
9	عدد مواقف السيارات الفردية

الجدول 5: الطرق، الأنفاق، المنافذ والمحطات البرية بالعاصمة عام 2004

* على ضوء ما أنجز على الأرض بين 2003-2004 Source: Annuaire statistique, DPAT d'Alger, 2003

الوظائف التي توفرها، تزداد تركزاً كلما اتجهنا نحو الجزء الشرقي، بينما تقل بصورة ملحوظة الوظيفة الصناعية في الجزء الغربي من العاصمة، حيث الوظيفة السكنية، والسياحية وأماكن الراحة والتسلية والمساحات الخضراء والغابات.

التوطن الصناعي	المساحة بالهكتار	% من مجموع المساحة
رغاية-روبية		56
واد السمارة	00	24
جسر قسنطينة		11
الحراش	81	5
سيدي موسى	80	4
	8	
	7	
المجموع	596	10
	0	

الجدول 6: التوطنات الصناعية المنظمة بالعاصمة عام 2002

Source: Annuaire statistique, PAT d'Alger 2004.

ساهمت التوطنات الصناعية الكبرى بالجزء الشرقي من العاصمة، في هيكلية المجال الحضري، في ما تحتله هي نفسها من مساحات معتبرة، أو من خلال زيادة المساحات المعمرية المخصصة للسكن والخدمات، نظراً لما استقطبته الصناعة من يد عاملة كبيرة العدد، لاسيما بفترة انطلاق عملية التصنيع أواخر الستينيات وبداية السبعينيات، كم ساهم في هذا الاستقطاب، قيام الدولة بإنجاز مشاريع السكن في إطار برامج الوحدات السكنية الكبرى (ZHUN) في كل من بلديات رغاية، روية، برج الكيفان، باب الزوار، جسر قسنطينة، باش جراح وفي غيرها من البلديات. ففي عشرية انطلاق الصناعة، عرفت البلديات المجاورة للمناطق الصناعية الكبرى تطوراً كبيراً في عدد سكانها، ووفقاً لإحصاءات السكان 1966-1977، بلدية رغاية مثلاً عرفت نمواً سكانياً واضحاً، من 7479 نسمة عام 1966 إلى 30523 نسمة عام 1977 أي حوالي أربعة أضعاف ما كانت عليه عام 1966، وتبلغ اليوم حوالي 70000 نسمة وفقاً للتقديرات عام 2002 كذلك زاد عدد سكان بلدية روية من 24482 نسمة عام 1966 ليصل إلى 39599 نسمة عام 1977، أي بزيادة بلغت الضعف، نفس الشيء وقع ببلديات الدار البيضاء وبرج الكيفان، هذه الأخيرة التي يصل عدد سكانها اليوم 111000 نسمة حسب تقديرات عام 2002 (DPAT d'Alger 2004). وانتقل عدد سكان بلدية باب الزوار من 53719 نسمة عام 1977 لتصل إلى 92157 نسمة عام 1998، ويقترب عدد سكانها من 100000 نسمة حسب التقديرات عام 2002 (DPAT d'Alger 2004). وجسر قسنطينة التي كانت بلدية صغيرة ناشئة، ارتفع عدد سكانها بصفة سريعة، لينتقل من 34920 نسمة عام 1987 إلى 82729 نسمة عام 1998. هذا التطور الملحوظ في عدد سكان البلديات المجاورة لمناطق الصناعة، والتي عرفت مشاريع سكنية معتبرة أيضاً، تطورت مجالاً وتوسعت في بنيتها العمرانية، بسبب الجذب الصناعي في سنوات الستينيات والسبعينيات، ثم الأنشطة الأخرى والنمو الطبيعي للسكان، واقتربت المساحات العمرانية بين رغاية

وما بلغت الانتباه هو ضالة عدد المؤسسات العمومية 316 مؤسسة مقابل 7151 للقطاع الخاص [21] أي أن نسبة المؤسسات الصناعية العمومية، لا تمثل سوى 4% من مجموع المؤسسات العمومية والخاصة، ولكنها تمثل 22% من مجموع العمالة الصناعية، وهذا هو أحد الفروق الجوهرية بين المؤسسات العمومية والمؤسسات الخاصة، فهذه الأخيرة كما هو معروف حسب قواعد الاقتصاد الحر، تبحث عن تحقيق أقصى فائض قيمة. إن توطن حوالي 1500 وحدة صناعية خاصة، بالإضافة إلى 29 وحدة صناعية عمومية، داخل بلديات المركز أي وسط المدينة، يتعارض مع منطق توطن أنشطة القطاع الثالث الراقي، كما هو معمول به في العديد من المدن الكبرى في العالم، حيث تمكنت مدن مثل لندن وباريس وغيرهما من تحويل مواطن الصناعة من الأماكن المركزية نحو أماكن مخصصة للصناعة بأطراف المدن، وتخصيص وسط مدنها لأنشطة القطاع الثالث الراقي، كالأنشطة التجارية والبنوك والمصارف والبورصات، والمكاتب العقارية والخدمات. فهناك 1027 وحدة صناعية خاصة، 29 وحدة عمومية داخل النسيج العمراني لبلديات الجزء المركزي، تنتمي هذه الوحدات لفروع إنتاجية لا تتسجم مع الوظيفة السكنية أو مع وظيفة الخدمات والقطاع الثالث عموماً مثل تحويل المعادن، صناعة النسيج والجلود ومواد البناء، تقع 394 وحدة منها في بلديتي الجزائر الوسطى وسيدي امحمد بقلب المدينة، أي أن 38% من هذه الفروع الصناعية تتوطن بهاتين البلديتين، وهما بمثابة واجهة المدينة وقلبها التجاري والخدمات والإداري، في هذه الحالة كيف يمكن إعطاء وسط المدينة هيكلية جديدة، تأخذ في الاعتبار وضعه كمكان تتجسد به وظائف القطاع الثالث الراقي؟ هذا هو التناقض الواضح بين طموح جعل قلب المدينة نقطة التقاء وجذب تجاري، ثقافي وسياحي، ومكان لتلاقح الأفكار وتلقيها، عبر المنتديات الاقتصادية والثقافية والعلمية، في ظل انفتاح المدن على الحضارة العالمية والمعلوماتية ووسائل الاتصال الحديثة. لهذا من المفترض أن تأخذ سلطات المدينة والسلطات العمومية التدابير اللازمة لإعادة انتشار مثل هذه الصناعات في أماكن مخصصة لها، وإخراجها من مركز المدينة لاستعادة المساحات التي تشغلها، وتحويلها إلى مساحات تشغلها الأنشطة التي تتسجم مع وسط المدينة، في إطار مخطط إعادة الهيكلة وتهيئة المدينة. لقد خصصت ولاية الجزائر 213 هكتار لاستقبال للأنشطة [20]، بإمكان هذه المساحات أن تستقبل الأنشطة التي يجري تحويل مواقعها من وسط المدينة. حيث تسود وظائف القطاع الثالث الأعلى، إلى جانب الوظيفة السكنية ببلديات وسط المدينة، ووظائف الصناعة الصغيرة والمتوسطة بالضاحية في أماكن مخصصة لذلك، ولا تتداخل مع الوظيفة السكنية بهذه البلديات، ثم مناطق الصناعة الكبرى، بما تشغله من مساحات منظمة معتبرة، لعبت دوراً حاسماً في هيكلية المجال الحضري بالعديد من البلديات، التي تقع في نطاق حدودها الإدارية والبلديات المجاورة أيضاً، هذه المناطق والمساحات التي تشغلها نبيها من خلال الجدول التالي:

REFERENCES

- [1]- Maîtrise et organisation de l'urbanisation dans l'aire métropolitaine d'Alger, ANP, 1997
- [2]- Annuaire statistique, DPAT W. D'Alger, 1999
- [3]- Annuaire statistique, DPAT W. D'Alger, 1998
- [4]- Collection statistique n° 81, ONS, 1999
- [5]- RGPH 1998, ONS
- [6]- Guide de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique 2002/2003, MESRS, 2004
- [7]- Annuaire statistique, DPAT W. D'Alger, 1996
- [8]- Annuaire statistique, DPAT W. D'Alger, 2004
- [9]- Annales statistiques des wilayas: Alger, Blida, Boumèdes, Tipaza
- [10]- مؤسسة ميناء الجزائر 2004
- [11]- El Watan 4/12/2004
- [12]- Monographie 2002/2003, Ministère de l'enseignement supérieur et recherche scientifique, 2004
- [13]- Annuaire statistique, DPAT d'Alger, 2004
- [14]- Direction des ports et entreprises portuaire, bureau des statistiques, Alger, 2004
- [15]- المصدر السابق
- [16]- Ministère des transports, EGSA, bureau des statistiques, 2004
- [17]- Ministère des transports, EGSA, bureau des statistiques, 2004
- [18]- Collection statistique n° 356, ONS, 2002
- [19]- Journal El watan, 12 décembre, 2004
- [20]- سبق ذكره ص 14
- [21]- سبق ذكره ص 14
- [22]- فوزي بودقة، الأخطار الطبيعية ونموذج التعمير بمدينة الجزائر وحاضرتها، جريدة الخبر، الجزائر، نشر في يومي 3-4 جوان 2003