

دورية دولية محكمة

مجلة التخطيط العمراني والمجالي

مجلة التخطيط العمراني والمجالي

المركز الديمقراطي العربي



ISSN 2698-6159

ISSN (print) 2699-2604

Journal of

Urban and Territorial Planning

international scientific periodical journal

JUTP

Journal of Urban and Territorial Planning



NATIONALES ISSN-ZENTRUM FÜR DEUTSCHLAND ISSN 2698-6159

Email: jutp@democraticac.de

Germany: Berlin 10315 Gensinger Str: 112

مجلة التخطيط العمراني والمجالي

Journal of Urban and Territorial Planning

مجلة فصلية محكمة ذات طابع دولي، تعنى بالدراسات والبحوث في مجال التخطيط العمراني والمجالي

الناشر

المركز الديمقراطي العربي ألمانيا - برلين

in the urban and territorial planning The journal is concerned with research studies and research papers

Nationales ISSN-Zentrum für Deutschland

ISSN 2698-6159 / ISSN (Print) 2699-2604

Is an international scientific periodical journal issued by the

Democratic Arabic center –Germany– Berlin

Germany:

Berlin 10315 Gensinger- Str: 112 Tel: 0049-Code Germany

030- 54884375

030- 91499898

030- 86450098

mobiletelefon : 00491742783717

E-mail : jutp@democraticac.de

رئيس المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية - برلين - ألمانيا -

أ.عمار شرعان

رئيس التحرير واللجنة العلمية

و. صيد زحمد سفيان، أستاذ محاضر جامعة باجي مختار عنابة

هيئة التحكيم:

- أ.د رجب هشام جامعة سوسة تونس
- أ.د اليزيد حمدوني علمي كلية الادب والعلوم الانسانية ظهر المهران فاس
- د. حركات محمد الامين قسم التهيئة جامعة باجي مختار عنابة - الجزائر
- د. وديع عثمانى جامعة ليون 2 فرنسا
- د. سهام قواسمية، أستاذ محاضر، جامعة محمد الشريف مساعدي سوق أهراس، الجزائر
- د. صيد صالح، أستاذ محاضر، جامعة محمد خيضر بسكرة، الجزائر.
- د. مصطفى فنقورة الوكالة الحضرية بمكناس المغرب

الهيئة العلمية:

- أ. د ناجم ظاهر - المدرسة الوطنية للهندسة المعمارية والتعمير - جامعة قرطاج تونس
- أ. د بلال سيد احمد - جامعة وهران 2 الجزائر
- أ.د سيلفيا سرلي - جامعة ساساري ايطاليا
- أ.د انجل غونزاليس مورال - جامعة سيفيل اسبانيا
- أ.د فاطمة جبراتي - جامعة القاضي عياض مراكش المغرب
- أ.د ناتلي كاركود جامعة انجر- فرنسا
- أ. د الصادق قرفية قسم التهيئة - جامعة باجي مختار عنابة- الجزائر
- أ. د جمال الدين قسوم قسم التهيئة - جامعة باجي مختار عنابة - الجزائر
- د. نورة قليان المدرسة العليا للعلوم الاجتماعية- باريس فرنسا
- د . بوشتي الخزان - جامعة فاس المغرب
- د. احمد بوسماحة معهد تسيير التقنيات الحضرية - جامعة ام البواقي الجزائر
- د. أسماء قواسمية، أستاذ محاضر، جامعة محمد الشريف مساعدي سوق أهراس، الجزائر.
- د. محي الدين أحمد محمد الهواري، أستاذ محاضر، الاكاديمية الحديثة للهندسة و التكنولوجيا - مصر .
- د .اورورا لوباز اكونا جامعة زارقوزا -اسبانيا

اد.د سمود بوزيان جامعة باريس 8 فرنسا

اد.د عادل الدورساوي جامعة الملك فهد للبترول والمعادن السعودية

د عثمانى وديع جامعة انجر فرنسا

أ.م.د. أحمد الشحات محمود المنشاوي - جامعة الزقازيق - مصر.

اد.د ثريا بلحسيني ادريس المعهد الوطني للتهيئة والتعمير الرباط المغرب

التعريف بالمجلة، هدايتها ومجالاتها:

مجلة التخطيط العمراني و المجالي ، مجلة فصلية دولية محكمة متخصصة في علوم التخطيط العمراني و الحضري والإقليمي و تخطيط المدن، وكل ما له علاقة بالبعد التخطيطي بالاعتماد على تقنيات نظم المعلومات الجغرافية ، كما تهتم المجلة بتطبيق الهندسة المدنية على جوانب التخطيط الحضري مثل النقل والمنشآت القاعدية ، تخطيط المرافق وحماية الأنسجة العمرانية وموقع التراث ، تخطيط المناطق السياحية والمدن الجديدة ، تحسين المناطق الحضرية وإعادة ترميمها وتأهيلها ، الهندسة المعمارية والتنمية المحلية ، الاعتبارات الجمالية ، تخطيط استخدام الأراضي ، المرافق ، إدارة البنية التحتية ، تشريعات البناء والتعمير ، تخطيط النقل ، البيئة والتخطيط المجالي.

و تهدف هذه المجلة إلى توفير منصة للباحثين العرب والدوليين ، وخاصة أولئك الذين يعملون في العالم العربي ، لنشر البحوث المتعلقة بالمسائل المتعلقة بالتغيرات السريعة التي تؤثر على البيئة المبنية والقضايا المتعلقة ببرامج التخطيط واستدامة هذه التطورات وآثارها الاجتماعية والاقتصادية والمادية ، كما تهدف أيضا بشكل خاص إلى فهم الدوافع وتوضيح التحديات والعوائق التي تواجهها المجالات الحضرية ، مما يشكل تحديات كبيرة بالنسبة للدراسة والبحث وجمع البيانات ووضع خطط للتنمية واستدامة هذه المجتمعات وفق مخططات عمرانية ومعمارية تراعي خصوصيات المجال وهوية المجتمع.

شروط وقواعد النشر:

المجلة متفتحة على جميع البحوث في مجالات التخطيط العمراني و المجالي، و كذا الهندسة المعمارية ونظم المعلومات الجغرافية و البيئية، المؤلفة باللغات العربية ، الانجليزية ، الفرنسية، التركية، الألمانية، الإيطالية و الإسبانية.

إلتزام الموضوعية واحترام حقوق الملكية الفكرية والأمانة العلمية، ونبذ أي سلوك من شأنه الإساءة إلى البحث العلمي.

أن يكون الباحث حاصلًا على درجة علمية، و يرفق مشروع مقاله ببيان سيرته الذاتية.

يعبر المقال عن رأي صاحبه الذي يتحمل المسؤولية عنه، و لا يعبر عن رأي المجلة.

أن يكون مشروع المقال أصيلا و جديدا لم ينشر سابقا.

أن يكون المقال غير مقدم للنشر في مجلة أخرى، مع التزامه بعدم تقديمه للنشر في مجلة أخرى مستقبلا قبل أن يحصل على موافقة مسبقة من المجلة بذلك.

ضرورة إدراج العنوان و كذلك الكلمات المفتاحية باللغة الإنجليزية.

يزود المقال بملخصين أولهما بلغة المقال و الثاني باللغة الإنجليزية، أما إذا كان المقال باللغة الإنجليزية، يدرج ملخص بالإنجليزية و الآخر بالعربية و ذلك في حدود صفحة واحدة.

ضرورة إدراج المراجع (références) باللغة الإنجليزية في آخر المقال.

ترسل مادة النشر في شكل ملف مرفق عبر البريد الإلكتروني مكتوب ببرنامج Microsoft Word نوع الخط بالعربية Traditional Arabic مقاسه 15 بالنسبة للمتن و 13 بالنسبة للهوامش، أما اللغة الأجنبية فنوع الخط Times New Roman مقاسه 13 بالنسبة للمتن و 11 بالنسبة للهوامش.

يراعى في حجم المقال كحد أقصى 20 صفحة من النوع العادي (A4) بما فيها المصادر و المراجع.

بالنسبة لهوامش الصفحة 2.00 سم بالنسبة لكل الجوانب، التباعد بين الأسطر 1.15.

توضع الإحالات و المراجع و المصادر (الهوامش) في آخر المقال أوتوماتيكيا و ترقم بالتسلسل حسب ظهورها في المتن (إستعمال طريقة APA).

على الباحث إجراء كافة التعديلات المطلوبة من الهيئة العلمية أو من هيئة الخبراء أو من فريق التحرير و ذلك للسماح بنشر المقال.

يلغى المشروع في حال عدم رد الباحث في الأجال المحددة من تاريخ آخر مراسلة الكترونية له من المجلة.

لا تنشر المجلة إلا المقال الذي تكتمل فيه جميع الشروط ولفريق التحرير الحق في تأجيل نشره إلى عدد لاحق عند الضرورة.

المقالات التي ترسل إلى المجلة لا ترد سواء نشرت أم لم تنشر.

يمنح للباحث الذي تم نشر مقاله في المجلة نسخة إلكترونية من العدد، وكذا شهادة معتمدة من المجلة تفيد قبول بحثه للنشر بالمجلة و تاريخ النشر و العدد الذي نشر به.

تخلي هيئة تحرير المجلة مسؤوليتها عن أي انتهاك لحقوق الملكية الفكرية.

يجب أن يرسل البحث عن طريق البريد الإلكتروني التالي jutp@democraticac.de

The Journal of Urban and Territorial Planning is a quarterly, international peer reviewed journal. It publishes high quality and original unpublished research articles that deal with studies and researches in the fields of Urban and Territorial Planning.

The JUTP is issued regularly: quarterly edited by the Democratic Arabic Centre for Strategy, Political and Economic Studies of Berlin–Germany, and has a worldwide, actively involved scientific committee, that

oversees its evolutive edition, given that it encompasses a wide range of international academicians coming from many countries.

The JUTP is based on a code of ethics in relation with its editing conditions, and to an internal list of reviews' arranging, knowing that the selection of the articles that would be published in every issue, depends on the formal and objective specifications of the international journals.

All the research content of JUTP is freely available online, and there is no charge to researchers who access online, read, download, print, copy or cite parts of the published articles, as long as they mention the references in conformity with the international reference system, and accordance with the BOAI definition of open access

Editor-in-chief and Scientific Committee President:

Dr. Sid Ahmad Soufiane – University of Baji Mokhtar–Annaba–Algeria

Goals and fields of the JUTP:

The Journal of Urban and Territorial Planning is specialised in Urban, provincial, and territorial planning, and every area that deals with the aspects of planning, civil engineering, technologies of geographical systems, such as transport and the infrastructure, in addition to the protection of urban and heritage sites, touristic areas and new cities, without forgetting the improvement of urban areas and their rehabilitation, the architecture and the local development, the aesthetic considerations, the planning of the use of lands, the utilities, the infrastructure management, the legislation of the building and the reconstruction, the planning of the transport, the environment and the spatial planning.

The aim of the Journal of Urban and Territorial Planning is to provide a platform for Arab and international researchers, especially those working in the Arab world, to disseminate research on issues related to rapid changes affecting the built environment. Issues such as those related to the planning programs and the sustainability of these developments and their social, economic and physical impacts; make the obstacles that the urban areas face, pose great challenges for studies and research. In addition, JUTP facilitates every data collection and development plans, aiming to guaranty the sustainability of the communities according to the constructive and architectural plans, that take into consideration the specificities of the field and the identity of the society.

Terms and Conditions of Publication:

- 1- The journal is open to all research in the fields of urban planning and space, as well as the information systems of architecture, geography and environment, that are written in Arabic, English, French, Turkish, German, Italian and Spanish.
- 2- Every research candidate should Commit to objectivity in his research and respect the rights of intellectual property and scientific honesty, and most of all renunciate any conduct that would prejudice his scientific research.
- 3- The researcher must have at least a master's degree or be subscribed on a Philosophy Doctorate or having a PhD graduation.
- 4- The article expresses the opinion of its own author who has the full responsibility about it and does never express the opinion of the JUTP.
- 5- Every submitted article should be original, unpublished, and not under consideration by another journal, neither home nor abroad, before getting a prior agreement from the scientific and editorial team of the JUTP.
- 6- The submitted article should never be a part of a master's dissertation or a PhD thesis, or a part of a yet published research /article/book...
- 7- The articles are printed in black and white
- 8- Two abstracts in two languages (one of which should be Arabic, and the other in the language of the article) should be attached to the article, length of which should not exceed one page for every abstract
- 9- The publication material should be written in Microsoft Word format with the Traditional Arabic font, and having as size 15 for the body and 13 for the margins, whereas for articles written in Latin characters (which language is either French or English or German ...) the font should be Times New Roman with a size of 13 for the body and 11 for the footnotes and citations).
- 10- The whole material of a research should be between 15_{min} and 20_{max} pages of A4 format (references and annexes included).
- 11- Margins should be 2 cm from the four borders of every page of the article.
- 12- Assignments, notes and references should be automatically added at the end of the articles (endnotes, references list, annexes), being numbered sequentially as they appear in the text.
- 13- Once a reviewing report received, every researcher should agree and apply all the necessary modifications that are required by the scientific committee members or the editorial team of the journal JUTP.
- 14- The research project shall be automatically cancelled if the researcher does not respond within one month of the date of the last electronic communication between him and the editorial team.

- 15- The JUTP shall publish only the article in which all the conditions are fulfilled, and the editorial team has the right to postpone its publication to a later number when necessary.
- 16- The sent research projects to the JUTP, are never referred back to the researchers, whether published or not.
- 17- The researcher, whose article is published in the JUTP journal, is given an electronic copy of the issue, as well as an approved certificate from the editorial team of the journal, stating that his research is accepted for publication and mentioning the date of publication and the Volume/Issue of the JUTP.
- 18- The editorial board of the JUTP disclaims any infringement of intellectual property rights.
- 19- The publication material should be sent as an attached file to the e-mail of the journal:
jutp@democraticac.de,

الأمانة:

د. أسماء قواسمية

د. باسكال جانين

التنفيذ والإخراج الفني: الباحث هاني تورغي - هاني بلال

Journal indexing



محتوى العدد			
الصفحة	عنوان المقال	الباحث	الرقم
09	المدينة الإسلامية بين الاستشراق وتأکید الهوية	علي البوزايني	01
21	تأثير طراز البناء علي تحقيق معايير البناء الأخضر دراسة حالة مشروع ابني بيتك بمدينة 6 أكتوبر	هبة الرحمن احمد ¹ ، محمد عمرو ² ، ايمن حسين	02
39	التعمير غير القانوني وإشكالية التعريف	فدوى الكوي	03
52	دور أنشطة القطاع الثالث في هيكلية مركز مدينة تازة	محمد شعبان، محمد الكريمي	04
60	النظريات الفلسفية الاجتماعية ودورها في تفسير منظومة العمران	احمد شمخي الخفاجي	05
76	تأثير الامتداد العمراني على نصيب الفرد من الخدمات بمدن إقليم الدلتا بمصر	محمد عبد المقصود السعيد	06
100	TRANSPORT EN COMMUN ET SÉGRÉGATION SOCIALE CAS DE LA VILLE NOUVELLE DE TAMESNA	Riad ARRCAH^{1*}, Oussama BENMAKRAN E¹	07
116	Les perspectives de la gouvernance territoriale en Tunisie	Mohamed HELLAL	08
134	La thématissations des risques industriels.	Abderrahman LHEIMEUR	09
146	L'EXTENSION URBAINE AUX ALENTOURS DU LAC DE BIZERTE: QUEL ROLE POUR L'INDUSTRIE	RIAHI Besma	10

المدينة الإسلامية بين الاستشراق وتأكيد الهوية

The Islamic city between Orientalism and the assertion of identity

د. علي البوزايني

باحث في التاريخ العمراني للمدينة، كلية الآداب والعلوم الإنسانية سايس فاس المغرب

elbouzaini.ali@gmail.com

الملخص

تعتبر المدن سجلا لتدوين الإبداع الحضاري للأمم ومقوما أساسيا من مقومات الهوية الحضارية لما تضمه من انتاجات و مساهمات مضيئة في التاريخ العمراني وفي هذا الإطار يمكن إدراج المدينة الإسلامية باعتبارها مجالات حضارية بامتياز تتصهر فيها كل احتياجات الإنسان فأعطاه المصداقية والانسجام لأنها استجابت بحق لميولاته الثقافية الدينية والبيئية. هذه المميزات تعرضت للنقد والتحامل من طرف بعض المستشرقين و الذين حاولوا التنقيص من أهميتها بل و تخطيطها المجالي الذي اعتبره البعض ذو أصول رومانية وإغريقية وبالتالي نفي الخصوصية التي تميز المدن الإسلامية عن غيرها. هذه الأخيرة كانت ولا زالت تعبر عن ثقافة وتمثلات قاطنيتها بعيدة عن أية مقارنة أو تحامل.

الكلمات المفتاحية: المدينة الإسلامية التركيبية الإنشائية، الاستشراق، الخطط.

Abstract

Cities are considered as a register to record the civilisational creativity of nations and an essential component of the civilisational identity due to its significant productions and contributions to urban history. In this context, the Islamic city can be included as ultimate civilized fields in which human needs are fused, thus giving it credibility and harmony because it has truly responded to his cultural, religious, and environmental tendencies. The features were subjected to criticism and prejudice by some orientalists who tried to reduce its importance and its spatial planning, which some considered to be of Roman and Greek origins denying the privacy that distinguishes Islamic cities from others. These latters were and still refer to a culture and to the characteristics of their residents far from any comparison or prejudice .

Keywords: Islamic city - construction structure - orientalism - district.

and still refer to a culture and to the characteristics of their residents far from any comparison or prejudice .

Keywords : Islamic city - construction structure - orientalism - district.

ركز الذين كتبوا عن حضارة الأمة الإسلامية، وحلوا نهضتها في سالف أزمانهم على منهجية العقل الجمعي الذي امتازت به الأمة، فانصهرت في بوثقة واحدة لتعطينا هذا النتاج المتميز الذي أفرد حضارة لا تمايز فيها بين مشرقى وآخر غربى، فقد ضمهم بين جناحيه منهج دين واحد أطر بحق كل جوانب الحياة، ومن ضمنها المجال الذي يعيش فيه الإنسان وهو المدينة، حيث نظمها بكل تفاصيلها وحيثياتها، فعمارة المساجد لها شروطها ومقوماتها الداخلية، وعمارة المنازل لها تكويناتها الإنشائية والتي تجمع بين الوظيفة والسكن، وحسن الجوار، وقس على ذلك باقي الوحدات العمرانية وذلك وفق نظرة شمولية تجمع بين الإنسان، المعتقد والوظيفة،

أ- الإشكالية

البحث في موضوع التخطيط العمراني و المعماري للمدينة الإسلامية وبنيتها الداخلية والعوامل المتحكمة في ذلك يفرض التسلح بمجموعة من المعارف التاريخية التشريعية الطبيعية، والتي أطرت هذا المجال حتى ينتظم بهذه الطريقة العقلانية وهو ما أثار فضول العديد من المستشرقين الذين حاولوا التتقيص من قيمتها بل واعتبروها تكرارا لتخطيط غربى سابق وهو ما جعلنا نتساءل:

- ماهي المبادئ التي يقوم عليها التخطيط بالمدينة الأصلية

- ما هي المراكز التي يعتمد عليها المستشرقون للتحامل على المدينة الإسلامية

- ما طبيعة النماذج المعمارية والعمرانية التي يمكن تقديمها لتفنيذ هذه الادعاءات

ب- أهداف الدراسة

إعادة الاعتبار لشخصية المدينة الإسلامية عموما ظل من بين الاهتمامات التي أسالت مداد العديد من المهتمين بقضايا العمران و المعمار خصوصا وانه بين الفينة والأخرى تظهر بعض الدراسات التي تحاول التتقيص من أهمية هذا المجال والتشكيك في تنظيمه هذا الأخير ظل ينهل من الخصوصيات التاريخية الدينية والثقافية للمجتمع المسلم وهو ما أعطى المصادقية لهذا التخطيط وبطريقة عقلانية عكس بعض الدراسات التي أصدرت أحكاما مسبقة وادعاءات تصف المدينة العربية الأصلية بالعشوائية وافتقادها لقواعد التنظيم وان شكلها الحالي إنما هو تكرار للنموذج الغربى لكل هذه الاعتبارات جاءت هذه الورقة العلمية المتواضعة كرد على هذه الأوصاف بطريقة عقلانية معززة ببراهين تثبت مساهمة المدن الإسلامية في الإشعاع الحضاري الإنساني وبخصوصياتها المعروفة والتي أبهرت اعرق المهندسين الغربيين بما تضمنه من معالم ونفائس تعبر عن الشخصية الإسلامية والتي حاولنا إبرازها في أكثر من مناسبة في التخصص الأكاديمي الذي تلقيناه بوحدة المدينة المغربية التاريخ و الإنقاذ للدفاع عن المجال العتيق باعتباره يعبر عن خصوصية المجتمع الإسلامي .

ت- منهجية الدراسة

اعتمدت الدراسة على منهج التحليل المقارن لتحديد خصوصيات المدينة الإسلامية مقارنة بنظيراتها الغربية والعوامل المتحكمة في كل مجال على حدة من قوانين وتشريعات تنضبط مع ثقافة وبيئة المجتمع. مع تعزيز ذلك بزيارات ميدانية للوقوف على بعض الحقائق التي حاولنا الدفاع عنها وتعزيز ذلك بصور توثق وتعزز موضوعنا.

- المدينة الإسلامية بين الضوابط التخطيطية ونظرة المستشرقين

تعتبر المدينة أرقى إنتاج توصلت إليه الإنسانية، فهي المرآة الحقيقية التي تعكس عادات، تقاليد، سلوكيات، وقوة المجتمعات من جهة وريقيها من جهة أخرى، لأن تعمير المدن وبناءها ليس فقط بالأحجار والأخشاب وتوزيع الطرق والمرافق، بقدر ما هو بالقيم والمبادئ، ومن هنا فإن بناء المدن هو في الواقع بناء حضاري وعمراني يستمد قدرته وقوته من ارتباط العلم بالفن، الفكر بالمجال، الدين بالعمران، وهو ما ينفي مبدأ ارتجالية المدينة الإسلامية، بل تتم عن تخطيط وتنظيم قبلي استحضر كل عوامل النجاح، وهو ما ينطبق على نماذج عدة من المدن المغربية الأصلية، والتي استفادت أيضا من تراكمات سابقة، بدأت من المشرق في اتجاه الغرب الإسلامي دون أن ننسى امتزاج هذه الخبرة المحلية مع عناصر قادمة من الأندلس والقيروان، هذا المزيج انتهى بإنتاج فكر عمراني وتجسيده على الواقع في شكل مادي، ألا وهو العمران الإسلامي الأصيل والذي أبهر بعض المهندسين الغربيين لحسن تنظيمه وتتميقه الجيد، كما أثار فضول بعض الدراسات الاستشراقية، والتي حاولت دراسة بعض الجوانب التاريخية، الحضارية، السياسية والعمرانية وبشكل سطحي، إلا أن أهم عيوبها تكمن في محاولة إسناد كل، أو بعض الإنتاجات الإسلامية لأصول غربية، ومحاولة التقيص من أهمية هذه المدينة، أمثال ألبرت حوراني التي اعتبرت المدينة الإسلامية تقليدا للمدن اليونانية والرومانية، نفس النهج اتبعه بلان هول (1) الذي اعتبر أن الإسلام لم يكن مشجعا أو دافعا إيجابيا لحركة التمدن وهو بذلك يحاول الفصل بين الدين والتعمير، وسار على نفس الدرب سوفاجيه هاموند وجورج مارسيه واللذين اعتبروا الحضارة الإسلامية ضد حركة التمدن (2) بل هناك من المستشرقين من كان أكثر تطرفا بتجريده للمدينة الإسلامية من صفتها، فكلود كاهن "يرى أنه من الخطأ أن نطلق عليها اسم المدينة الإسلامية" (3)، وهو بذلك يحاول تجريدها من صفة الإسلام وتناسي أن التعمير مؤطر بالدين انطلاقا من القلب حتى ظاهر المدينة، لكن هذا لا ينفي وجود دراسات ذات توجه وسطي رغم ما تتضمنه من تحامل أمثال روجي لوتورنو الذي تتبع مراحل تطور مدينة فاس من النشأة إلى بداية القرن العشرين واصفا أحياءها ونقباتها، يضاف لذلك دراسة المستشرق الإنجليزي stern الذي أسهم في المؤتمر الذي عقدته جامعة أكسفورد سنة 1960 حول المدينة الإسلامية، حيث اعتبرها خالية من المؤسسات وبشكل أخص من النقابات، لقد تم تعويض هذا الاسم

1-Xavier planhol « the world of islam » New york, 1959, p : 78/30.

2-عثمان عبد الستار، ص : 8.

3-Claude cohen, p : 25-26.

بباقي المدن المغربية باسم الحنطة التي لعبت دورا مهما في تأطير الحرفيين أمثال حنطة الدباغين بفاس، هذا التجمع لعب دور المحاور مع السلطة وقد أشار لذلك روجي لوتورنو في وصفه مدينة فاس قبل الحماية، كما يضيف المستشرق نفسه أن خطط المدينة الإسلامية مقتبسة من خطط جاهزة للمدن اليونانية القديمة⁽⁴⁾، و أن بنيتها مضطربة، نفس النهج سلكه بلانهور في كتابه "العالم الإسلامي"، حيث اعتبر المدينة الإسلامية مدينة تعمها الفوضى في التخطيط ولا تتوفر فيها أية أسس تخطيطية منظمة وثابتة، وأنها ضعيفة التماسك والوحدة، عكس المدن الرومانية، ومدن أوروبا في العصور الوسطى⁽⁵⁾ كما يضيف أن الإسلام لم ينجح في إيجاد البديل للتمدن الأوربي والمدن الأوروبية التي خضعت للفاتحين العرب، لذلك فإن المسلمين اضطروا إلى تقليد التمدن القديم، فهل تناسى stern المبادئ التخطيطية التي قامت عليها المدن الإسلامية والتي كانت السبب في منحها تماسكا قويا ووحدة عضوية فأصبحت المدينة كالجسد الواحد :

- القلب: هو مركز المدينة ويشمل المسجد الجامع والقصر.
- الجدع: ويتشكل من الأسواق.
- العضل: وهي الأحياء السكنية أو ما يسمى بالخطط.
- الشرايين: وهي الأزقة والطرق.

ثم هناك توجه آخر لمستشرق وهو إدموند بوتى Pauty في كتابه "المدن والمدن المنشأة" الذي كان أقل تحاملا حيث انتقد شخصيا موقف بعض المستشرقين الفرنسيين خلال العشرينات والثلاثينات من القرن العشرين والتي تؤكد بأن المدينة الإسلامية هي في حقيقتها مدن يونانية ورومانية لا غير. وقسم هذه المدن إلى ذاتية تطورت عبر مراحل تاريخية فهي مدن عاشت وانتعشت مستفيدة من ظروف الموقع الاستراتيجي مما ضمن لها الاستمرارية، وأخرى مخلوقة شيدها الأمير لتكون عاصمة لدولة ومقرا للحكم أو منتزهات⁽⁶⁾ فكان ارتباط هذه الحواضر بشكل وثيق بوجود الدولة الحاكمة فهناك من انقرضت وأخرى استمرت عمرا طويلا نموذج فاس ومراكش بحكم توفر عوامل اقتصادية واجتماعية وسياسية كانت كفيلة بإعطائها نفسا جديدا. المهم في تفسير بوتى أن هذه المدن المنشأة التي أسسها العرب قد بدأ بعضها بدون تخطيط مسبق ولم ترث أي تصميم عمراني قديم، يوناني أو روماني، قد يبدو هذا الرأي مطابقا لبعض المدن التي اندثرت بعد أن تغير العامل الأساس لوجودها، لكن أغلبية هذه المدن استمرت نظرا للتخطيط المحكم الذي يركز على البعد الاستراتيجي والذي من شأنه أن يضمن استمرارية

4-الاتجاهات في دراسة المدن العربية الإسلامية، المجلة العربية للثقافة، السنة 2-1 ع : 23، 1992، ص : 35.

5-الاتجاهات في دراسة المدن العربية الإسلامية، المجلة العربية للثقافة، السنة 2، 1، ع : 23، 1992، ص : 35.

6-Pauty « ville et villes créés » in annales de l'institut d'étude orientales 1951 paris, p : 52/75

المدينة نموذج فاس بعد انتقال السلطة لمراكش لم تتضرر لأن للمدينة من المقومات ما يجعلها تستمر وبشكل جيد رغم عدم اتخاذها كعاصمة.

- رمزية تموضع المسجد والكايبتول في وسط المدينة

كما يبدو فإن هناك فرق كبير بين المدينة الإسلامية والرومانية والإغريقية، وأن هذه النتائج التي توصل إليها المستشرقون تأتي في سياق عام أصبح معروفا والهدف منه التحامل وسلب المدينة الإسلامية من أصالتها وتجريدها من هويتها، إن المدينة الإسلامية قامت على أسس الدين الذي أطر وحداتها العمرانية، فهناك فرق كبير بين المسجد بوظائفه المتعددة والأكروبول في المدينة اليونانية والكايبتول في المدينة الرمانية، ذلك أن وسطية المسجد تنطلق من المشروعية الخاصة لهذا المكون بينما الأكروبوليس الذي يشبه القلعة ويتم اللجوء إليه في فترات الحرب والفوضى، أما الكايبتول في المدينة الرومانية فهو المعبد حيث يوجد في مرتفع ولا زالت آثاره بمدينة ويلي و إلى يومنا هذا، وذلك حتى يمكن لضيوف الآلهة أن يطلعوا على أكبر مساحة ممكنة من المدينة (7) عكس ما نلاحظه في المدينة الإسلامية حيث أن المسجد باعتباره المقر الديني و السياسي فقد استجاب لمبدأ الحرمة ولا يمكن الإطلاع فيه على الدور المجاورة ففي عهد عمر بن الخطاب تم هدم صومعة لأن دار أحد القادة أصبحت تحت نظر المؤذن، بل إن التشدد ذهب لحد تعيين مؤذن كفيف حتى لا ينتهك حرمة المنازل بالتكشف عليها، كما أن المعبد الروماني اتخذ طابعا سلطويا يتجلى ذلك في تركيبته الإنشائية حيث -الدرجات الموجودة في مدخله- نفسيا توحى بسلطة المكان*، عكس ما نلاحظه في المساجد الإسلامية حيث تغيب -السلطة البشرية التي يجسدها المهندس - إلى الإحساس بالعظمة الإلهية.



الصورة على اليمين لدار الإمارة بنجران ويسارا الكايبتول الروماني بوليبلي بالمغرب.

7-المدينة الإسلامية، ص : 236.

*-ولا زالت لهذا النوع من البنايات أثرا كبيرا ففي فاس كل البنايات الإدارية التي بناها المستعمر بها هذا التوزيع، وطبعاً فهو مستمد من التعمير الفرنسي ذو الأصول الرومانية مما يوحي بسلطة المكان.

- الشوارع والطرق تنوع في التخطيط والتفسيرات

أما فيما يخص الطرق والشوارع في المدينة الرومانية فهي أول شيء يتم تخطيطه وبالتالي لا تخضع لتأثير الكابيتول، عكس المسجد الذي يخطط هو الأول للاستجابة للاستعمال اليومي للسكان، وبالتالي فكل الطرق تصب نحوه، لذلك هناك مفارقة كبيرة بين قلب المدينة الذي يضم منشأة دينية يفخر بها كل مسلم ومرتبطة بها أشد ارتباط بل وهناك إحساس بالذات انطلاقاً من الدين الإسلامي الذي يجمعه بهذه المنشأة عبر الصلاة وتلقى دروس الوعظ والإرشاد، بالمقابل نجد المدينة الرومانية لا تعطي لسكانها هذه الفرصة، لأن الوسط يضم الساحة والمسرح، لذلك لعبت هذه المباني دور الترفيه والإلهاء (8) وبالتالي هناك شبه انفصال بين سكان المدينة ووظيفة الوسط السلبية. وعلى العكس من ذلك فقلب المدينة الإسلامية لعب دور سياسي، اجتماعي وديني وبالتالي فالمسلم يرى في المسجد قلبه النابض.

هذا ويصف بلا نهول شوارع المدينة الإسلامية بالاضطراب وعدم مسابقتها لظروف المدن، فلو أجهد نفسه قليلاً واعتمد على المصادر العربية ككتب الجغرافيين والمؤرخين وكتب الفقه كالمأثور في الأحكام السلطانية والمقدسي، لعرث على معلومات غزيرة تنافي رأيه تماماً، ولنأخذ وصفين مباشرين لموضوع الشوارع من تاريخ الطبري، حيث يوضح المعايير القياسية الهندسية الدقيقة لتنظيم الشوارع في المدينة الإسلامية، تلك المعايير التي وضعت من قبل المؤسسين والمنظرين، ويستحسن عدم الإخلال بها أو الخروج عنها، يذكر الطبري أن سعد بن أبي وقاص عندما صمم على اتخاذ مدينة الكوفة ووضع خططها عين أبا الهياج بن مالك لهذا الأمر وزوده بكتاب عمر بن الخطاب الذي يحتوي على إرشاداته وتوصياته بشأن تخطيط الشوارع الرئيسية والفرعية، أمر أن تكون في الطرق الرئيسية أربعون ذراعاً، وما يليها ثلاثون، وما بين ذلك عشرون، وبالأزقة سبعة أذرع، ليس دون ذلك شيء (9).

إن عرض الطرق اختلف حسب كل مدينة لاعتبارات سياسية، وطبيعة الموضع وما نتج عن ذلك من التواءات استغله بعض المستشرقين والذين حاولوا التقليل من أهمية هذا التنظيم الطريقي، بل هناك من اعتبر الشوارع والطرق امتداداً للكارديو و الدوكيمانو فهذه النعوت تبقى دون قيمة، إذا ما انسلخت عن الإطار الزمني والمكاني لتشييدها، مقابل إبراز الحضارات السامية باعتبارها أسمى حضارة، وللتذكير فقد كان المرء في قرطبة يسير عشرة كيلومترات على ضوء المصابيح في الوقت الذي لم يوجد فيه بعد ذلك بسبعمئة عام في شوارع لندن مصباح واحد (10)، كما تم الحرص على نظافتها ورشها بالماء لكن تديراننا هذه لا تنفي وقوع بعض التجاوزات

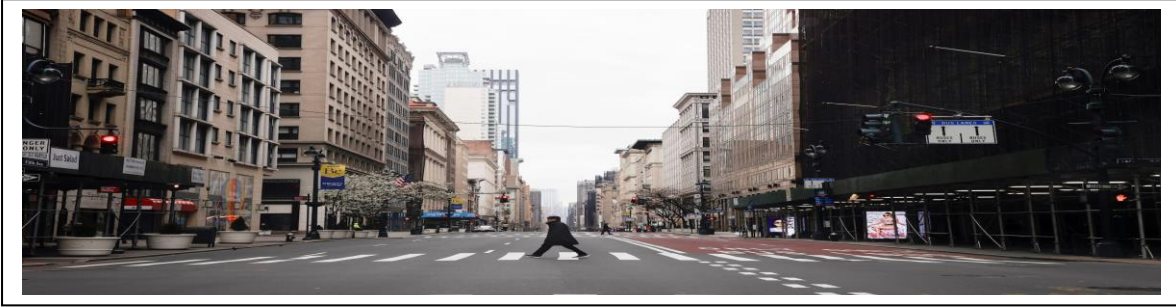
8- عثمان عبد الستار، ص : 298.

9- الطبري "تاريخ الرسل والملوك" ج 4، ص : 44.

10- عثمان عبد الستار، المدينة الإسلامية، مرجع سابق، ص : 198.

وبالأخص في فترات الفوضى والتي اعتمدها المستشرقون للاستدلال على فوضوية المدينة الإسلامية، وتناسوا أن بعض التفسيرات العقلانية أثرت في المشهد الطرقي فأعطته طابع الالتواء، فهذه الخاصية مرتبطة بالبيئة الطبيعية لبعض المدن وخصوصياتها المناخية.

كما أن هذا الشكل يولد قيمة جمالية، حسية وفكرية⁽¹¹⁾، وأن المار بطرقات المدينة لا يحس بالملل نظرا لطابع التعرج والذي يعطي فرصة للتجول البصري وتبسيط المسافات⁽¹²⁾ عبر التجديد، بل إن هذه الطريقة تجعل المار مشتاقا لرؤية المنظر الذي يلي المنعطف المقبل. مما يدل على عبقرية التخطيط، بالمدن الإسلامية ومن ضمنها مدينة فاس حيث الأبعاد الحسية والجمالية حاضرة بقوة، كما أن القطاع الخارجي للمباني من مشربيات ووحدة اللون النابع من الطبيعة المحلية زادت من تنوع التشكيل البصري للشوارع، عكس الرؤية الخطية اللانهائية التي نراها في المدن الرومانية والإغريقية، والتي تجعل الإنسان يشعر بالملل، كما أن الشارع يسيطر على الإنسان، وهو ما يجعل المار عبرها يحس بالدونية. إن اتساع الشوارع بهذه الحضارات مرتبط بنوعية المناخ، حيث البرودة وبالتالي فاتساع الشوارع يجلب أشعة الشمس قدر الإمكان، أما المدن الإسلامية فأغلبها توجد في منطقة حارة وشبه حارة مما دفع إلى تخطيط شوارع عقلانية لتفادي الحرارة طيلة اليوم.



11- محمد شوقي إبراهيم مكي "المدخل إلى تخطيط المدن" دار المريخ للنشر، الرياض، 1987، ص : 112.
12- عثمان عبد الستار، مرجع سابق، ص : 193.

- توزيع الخطط بين التعايش بالمدينة الإسلامية والتباينات الاجتماعية بالمدينة الرومانية

تعتبر الأحياء السكنية أو الخطط من بين المكونات الاقتصادية والاجتماعية للمدينة هذه الأخيرة تعرضت للانتقاد من طرف بلانهول في كتابه العالم الإسلامي (13) حيث أكد أن تقسيم المدن الإسلامية إلى خطط ليست لها أية مرجعية عربية إسلامية، كيف تناسى بلانهول أن الرسول صلى الله عليه وسلم وبعد هجرته من مكة إلى المدينة، عمل على توطين وتوزيع الخطط، وهي سياسة حكيمة تحاول إلغاء العداوة وتدوين العصبية القبلية والتآخي في الإسلام، عبر الاستقرار في إطار جغرافي يضمن التعايش والاندماج حسب ناصر الرباط، نفس النهج اتبعه مؤسس مدينة فاس المولى إدريس الثاني حيث وطن، القيروانيين، الأندلسيين، الأمازيغ، واليهود بحصن سعدون (14)، كما أن حرية تقسيم الخطة تركت للقبيلة وفقاً لإمكاناتها في الإنشاء والتعمير، وبالمقابل تم توطيد العلاقة بين الخطط عبر شوارع، ومساجد إدماجية لتعزيز روح الأخوة بين الأفراد داخل كل حي لتحقيق عضوية المدينة (15).

وقد أثمرت هذه السياسات المختلفة في تحقيق أهدافها نحو خلق مجتمع إسلامي بعيد عن النزعة العصبية، في اتجاه تطبيق تعاليم الدين الإسلامي، فانصهرت القبائل الآتية من كل حذب وتنافست في العلم، والفقه والعمران في ارتباط تام بالحي ثم المدينة بالدولة عموماً. فنظرة متأنية لأبنية ويلي باعتبارها مرآة التعمير الروماني تظهر أن المدينة تنقسم لقسمين جنوبي تسكنه الطبقات الفقيرة، وآخر شمالي حيث الفئات الميسورة.

إذن فمبدأ التوزيع السكاني يعتمد على اللامساواة، والفوارق الطبقيّة، عكس المجتمع الإسلامي الذي اعتمد على المساواة التي تعتبر انعكاساً لقيم الدين الإسلامي وهو ما تم تجسيده على مجال المدينة، حيث توزيع الخطط ثم بطريقة منتظمة ومتساوية بغض النظر عن المركز الاجتماعي، وهكذا تعايش التاجر الكبير مع القاطن بالرياض إلى جانب صاحب الدار الصغيرة، فلا زالت لحد الآن دار العالم ابن خلدون بالطالعة الكبرى بالطالعة الكبرى بمدينة فاس إلى جانب العامة، ودار المولى إسماعيل قرب القرويين بأحد الأزقة، إنه التواضع والتعايش في أبهى تجلياته.

13-نقلا عن المجلة العربية للثقافة، السنة 12، العدد 1992/23، ص : 33.

14- روض القرطاس، ص : 46.

15-خالد عزب "الفسطاط، النشأة، الازدهار، الانحسار" دار الأفاق العربية ط 1، القاهرة، 1998 ص : 26.



- وظيفة الأسوار بين تحقيق التكامل ومزاعم الطلاق المجالي

لعل المتتبع لتاريخ المدينة الإسلامية يدرك أن الحاجة إلى تحصين المدن ظاهرة عرفتتها الحضارة الفرعونية وهي ممثلة في سور سوقة الزبيب 1788 قبل الميلاد، كما عرفتتها الحضارة البابلية أيضا حسب هشام جعيط، إذن فهو تقليد قديم لتعزيز القدرات الدفاعية وحماية وجودها كما هو الشأن بالمدينة المنورة، البصرة، الكوفة، الموصل، أو المدن التي فتحها المسلمون في الأندلس، نفس الأمر نجده بالمدن المغربية الأصيلة، كفاس، مراكش....

وقد برزت الحاجة للأسوار حسب أهمية المدينة، ومدى تعرضها للخطر، واهتمام السلطان بها، بل إن المدن الأوربية بدورها عرفت الأسوار لتأمين مجالها في مواجهة الأعداء، وبالتالي الحديث الذي أورده، دوفردان عن سور مدينة مراكش باعتباره طلاقا بين المدينة والبادية، هو وصف ينم عن تحامل على المدينة المغربية، فمنذ متى كان السور عائقا أمام علاقة المدينة بمحيطها؟ بدليل أن هذه الأسوار تضم الأبواب لتنظيم علاقة المدينة بالمجالات الأخرى، فبمدينة فاس نجد أسماء بعض الأبواب كباب إفريقية، وباب الفوارة في اتجاه سجلماسة، وباب الكنيسة في اتجاه تلمسان⁽¹⁶⁾ وبالتالي فهذه الطرق قد يصل مداها إلى مستويات محلية وجهوية ودولية، وهذا ما

¹⁶- علي الجزنائي "حني زهرة الأس في بناء مدينة فاس" تحقيق عبد الوهاب بن منصور، المطبعة الملكية الرباط، ط 2، 1994، ص : 24.

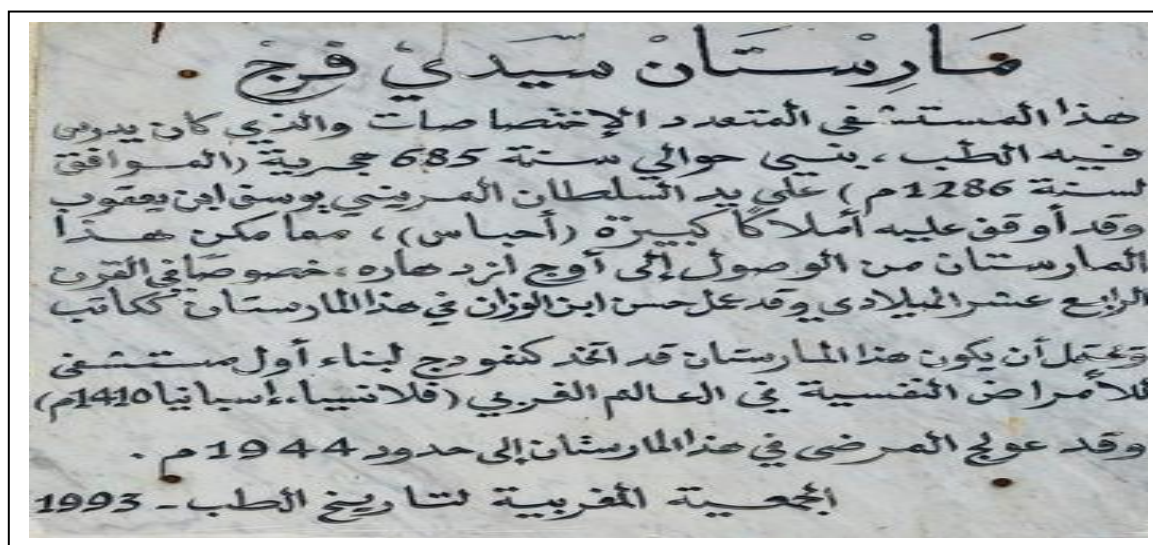
ينفي مزاعم الطلاق بل كان هناك تكامل، وانفتاح في علاقة المدينة بالمجالات الأخرى وبالتالي فدور السور هو تنظيم العلاقة بين المدينة ومحيطها من خلال نقط العبور وهي الأبواب فهي مناطق تواصل بامتياز.

- البيمارستان كرمز للشموخ الطبي بالمدينة الإسلامية.

خاصية أخرى ميزت المدينة الإسلامية لطالما تحاشاها المستشرقون وهي وجود البيمارستان، وهي كلمة فارسية تتكون من مقطعين بيمار: مريض وستان: مكان، أي مكان معالجة المريض وأيضا معاهد لتدريس الطب، وقد استعمل العثمانيون مصطلح دار الشفاء للدلالة على هذه المعلمة الصحية، فمن خلال تفحصنا للعديد من المصادر نلاحظ غياب شبه تام لهذا المرفق بالمدن الأوربية إبان ازدهار الحضارة الإسلامية، وأن أول من بني هذا المرفق هو الخليفة الوليد بن عبد الملك في عصر الدولة الأموية بدمشق سنة 707م، بعد ذلك في بغداد على يد هارون الرشيد، ثم بالفسطاط، هذا بالمشرق، أما في الغرب الإسلامي فقد ظهر مارستان مراكش أيام الموحيين وبناه يعقوب المنصور سنة 585 شرق جامع الكتبية، وكان السلطان يسهر على بنائه بإقامة جلسات مع المهندسين حيث يورد صاحب المعجب "وبني بمدينة مراكش مارستان ما أظن في الدنيا مثله، وذلك أنه تخير مساحة فسيحة بأعدل موضع بالبلد، وأمر البنائين بإتقانه على أحسن الوجوه، فأتقنوا فيه من النقوش البديعة والزخارف المحكمة... وأمر أن تغرس به الأشجار والمأكولات" (17).

لكن هذا المارستان اندثر إلى الأبد، أما مدينة فاس فقد حُضيت بدورها بهذه المؤسسة الاستشفائية المسماة بسيدي فرج قرب سوق العطارين ولازالت آثاره لحد الآن، كما أن الوزان يتحدث عن "أنه كانت بفاس بمارستانات عديدة وكان الغرباء قديما يعطون السكن بها لمدة ثلاثة أيام، ويوجد عدد كبير منها خارج أبواب المدينة" (18)، مما يتضح أن المدينة الإسلامية قد توفرت على خدمات عامة مهمة مجسدة في المارستانات والتي تضافرت جهود العامة والسلطين لبنائها لفائدة الفئات المحرومة، عكس أوربا حيث بناء المستشفيات كان تحت إمرة الكنيسة، وهو ما أعطاه تلك الصبغة الدينية، والكل يدرك العلاقة المتوترة بين العامة والكنيسة في العصر الوسيط حيث ظلت تحرم علوم الطب كون المرض عقابا إلهيا لايجوز الاعتراض عليه.

17- المراكشي عبد الواحد بن علي التميمي "المعجب في تلخيص أخبار المغرب، دار الكتاب، البيضاء، ص : 88.
18- ليون الإفريقي الحسن بن محمد الوزان الزيادي الفاسي "وصف إفريقيا" ترجمه عن الفرنسية محمد حجي، محمد الأخضر، الشركة المغربية للنشرين المتحددين بالرباط، دار الغرب الإسلامي، بيروت ط 1985/2، ص : 228.



خاتمة

يتضح مما سبق أن المدينة الإسلامية تعرضت لحملة انتقادات من طرف العديد من المستشرقين في محاولة للتقويض من أهميتها، وهدفهم في ذلك إبراز الحضارة السامية باعتبارها أسمى حضارة، وتتأسوا أن الإسلام كقوة كان له أثره الواضح في ظهور مدن إسلامية كانت بمثابة مراكز حضارية أثرت في التاريخ الإنساني، وأن ما أحدثه الإسلام من مظاهر التمدن يعتبر بمثابة ثورة في تاريخ التمدن العالمي، لدرجة أن الفتح الإسلامي لم يؤدي إلى هدم المدن القديمة التي كانت قد انتهت صلاحيتها كمدن "بوليس" كما أشار لذلك هشام جعيط، بل أنهم حافظوا عليها وبعثوا فيها روحاً جديدة، عكس ما لاحظناه بعد سقوط الحضارة الإسلامية في الأندلس من تدمير

للمساجد وتحويل البعض منها إلى كنائس، في سبيل طمس معالم التواجد الإسلامي فوق الأراضي الأيبيرية عكس ما يقع في المغرب حيث إن المعالم التي تركها المستعمر الاسباني و الفرنسي أصبحت جزءا من الذاكرة المشتركة. إن هذا الزخم المعماري و العمراني المندثر أو الذي لازال يصارع الزمن ليعتبر بحق من مفاخر الحضارة الإسلامية ليبقى على المؤرخين والمهتمين بالتراث الرد عليهم وبكل مسؤولية من أجل إبراز مميزات الفكر العمراني الإسلامي، والرد على كل من تحامل على مدننا وبكل مسؤولية، فإلى كل غيور أو غيرة نوجه نداءنا ودعوتنا للعمل على صيانة هذا الإرث، وطرح أفكار جديدة من شأنها ضخ دماء جديدة في شرايينه لجعله ديناميكية حتى يواكب العصر.

- التوصيات

- ضرورة ابتعاد الدراسات الاستشراقية عن الأحكام المسبقة
- يجب تجاوز النظرة المتعالية اثناء الخوض في هذه الدراسات
- الاستشراق قد يصبح وسيلة للتقارب بين الشعوب إن هو تجاوز الايديولوجيا
- المدينة المغربية الأصيلة لها أصولها ومقوماتها ولا يمكن إخضاعها لمقاييس معينة

- المراجع

- ابن أبي زرع علي بن عبد الله "الأنيس المطرب بروض القرطاس في أخبار ملوك المغرب وتاريخ مدينة فاس" حرره وعلق عليه محمد الهاشمي الفيلاي، المطبعة الوطنية، شركة النشر المغربية، 1936.
- الاتجاهات في دراسة المدن العربية الإسلامية "المجلة العربية للثقافة السنة 12 ع 23، السنة 1992.
- الطبري "تاريخ الرسل والملوك"، تحقيق أبو الفضل إبراهيم، القاهرة، 1968.
- المراكشي عبد الواحد بن علي التميمي "المعجب في تلخيص أخبار المغرب، دار الكتاب، البيضاء.
- خالد عزب "الفسطاط، النشأة، الازدهار، الانحسار" دار الآفاق العربية ط 1، القاهرة، 1998.
- عثمان عبد الستار "المدينة الإسلامية" عالم المعرفة، سلسلة كتب ثقافية شهرية، يصدرها المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت 1988.
- علي الجزنائي "جنى زهرة الأس في بناء مدينة فاس" تحقيق عبد الوهاب بن منصور، المطبعة الملكية الرباط، ط 2، 1994.
- ليون الإفريقي الحسن بن محمد الوزان الزيادي الفاسي "وصف إفريقيا" ترجمه عن الفرنسية محمد حجي، محمد الأخضر، الشركة المغربية للنشرين المتحددين بالرباط، دار الغرب الإسلامي، بيروت ط 2/1985.
- محمد شوقي إبراهيم مكي "المدخل إلى تخطيط المدن" دار المريخ للنشر، الرياض، 1987.
- Claude Cohen « mouvements populaires et autonomisme urbain du moyen âge » in arabica, V, 1957.
- Pauty « ville et villes créées » in annales de l'institut d'étude orientales 1951 paris.
- Xavier planhol « the world of islam » New york, 1959.

تأثير طراز البناء علي تحقيق معايير البناء الأخضر تأثير طراز البناء علي تحقيق معايير البناء الأخضر دراسة حالة مشروع ابني بيتك بمدينة 6 أكتوبر

The Effect of Building Style on Achieving Green Building Standards

Case study on Build Your Home project in 6th of October City

هبة الرحمن احمد¹، محمد عمرو²، ايمن حسين

¹ د. م. استشاري علوم المواد وتطبيقاتها .

² م . ماجستير إدارة المشروعات الهندسية.

³ ا.د. كلية الهندسة - جامعة عين شمس

hebatalrahman11@yahoo.com

ملخص

يتناول هذا البحث عمل دراسة مقارنة لمدي مطابقة نظام البناء الخرساني ونظام الحوائط الحاملة بعد اجراء التعديلات المقترحة عليه لمعايير البناء الأخضر المستدام الواردة في المواصفات العالمية Green building policy, codes and standards _ لمعرفة مدي تأثير التعديلات في طراز البناء علي توافقه مع تلك المعايير وذلك من خلال دراسة حالة مشروع ابني بيتك بمدينة السادس من أكتوبر والذي يعتبر من المشروعات القومية الضخمة ذات التكاليف المنخفضة والتي تساهم في توفير وحدات إسكان منخفضة التكاليف للفئات المختلفة من المجتمع؛ ويعد أيضا مشروع ابني بيتك من المشروعات التي تساهم في التوسع العمراني الافقى للدولة وخصوصا أن هذا المشروع تم طرحه في العديد من محافظات جمهورية مصر العربية. حيث يتناول المبحث تأثير تغيير طراز البناء من البناء الهيكلي بالخرسانة المسلحة إلي نظام الحوائط الحاملة وما يتبع ذلك من تعديل في تصميم الوحدات علي تحقيق المباني لمعايير البناء الأخضر. حيث يستخدم نظام الحوائط الحاملة الطوب كعنصر أساسي في عملية البناء والذي يتوافر بدوره في بيئة المشروع وتأثير نظام البناء الحجري من الناحية الجيوتقنية والإنشائية (النظام الانشائي) والتوصيف المعماري حيث يؤثر النظام الجديد علي الأساسات وعزلها وعلي الحوائط وعزلها الحراري والصوتي كما يسمح النظام الحجري باستخدام الإضاءة والتهوية الطبيعية في المدخل والسل والأدوار العليا ويسمح النظام الجديد بأجراء بعض التعديلات الخاصة بنظم التخلص من النفايات وإعادة تدوير المياه والاستفادة القصوي من المساحة المخصصة للمباني عن طريق زيادة المساحة المستفاد بها داخل الوحدات بإجمالي 10% زيادة في المساحة عن المساحة السابقة كما يتم زيادة الرقعة الخضراء بعمل سياج من الأشجار يروي من خلال نظام لإعادة تدوير المياه وينتهي المبحث بخلاصة لما تم التوصل إليه من معلومات تتعلق بضرورة اختيار أنظمة البناء الأكثر ملائمة لطبيعة المنطقة والأكثر توافقا مع معايير البناء الأخضر المستدام من جميع النواحي الفنية والبيئية والمناخية ومدى توافر مواد البناء في محيط المشروع ومدى ملاءمتها للنموذج (س) بمشروع ابني بيتك ومدى تأثيرها أيضا على تقليل المخاطر المصاحبة والاتجاه للمحافظة على المنظر الجمالي الحضاري للمشروع على المدى القصير والمدى البعيد عوضا عن أنظمة البناء التقليدية.

الكلمات الدالة: الحوائط الحاملة، المباني الخضراء، الاستدامة، الإضاءة الطبيعية

Abstract

This research is comparative study between concrete building system and the load-bearing wall system from the sustainable green building standards point of view. The green building code was applied on both of them to evaluate its compatibility with the international standard, the effect of modifications in the building model on its compatibility with standards were evaluated. A case study of the Build Your Home project (Model / C) in the 6th of October City was considered in the current study, it is one of large national projects in low costs housing for different groups of society. The effect of changing the building style from structural construction with reinforced concrete to the load-bearing wall system were discussed, where the load-bearing wall system uses bricks as a basic element in the construction process the effect of the stone building system in terms of geotechnical, architectural and structural (the structural system) was mentioned. The stone system also allows the use of lighting and ventilation. The new system allows for some modifications to be made for waste disposal and water recycling systems, it makes maximum use of the space allocated to buildings by increasing the utilized area 10%, an increase in the area over the previous area, fence of trees was irrigated through a system for recycling water. The research ends with conclusion and recommendations to choose the most appropriate building systems for the nature of the area and most compatible with sustainable green building standards in all technical, environmental and climatic aspects, the availability of building materials in the vicinity of the project and their suitability. The associated risks in the short and long term were also affected by building systems.

Key words: load bearing walls, green buildings, sustainability, natural lighting,

مقدمة:

عرف التنوع في استخدام أنظمة البناء وخصوصا البناء الأخضر منذ العصور القديمة لتوافر المواد التي تستخدم في تنفيذ هذا البناء في الطبيعة بصور كبيرة تسهل استخدامها في صورتها الأولية في تشييد المباني ويعد نظام البناء باستخدام الحوائط الحاملة واحد من أهم وأقدم طرز البناء.

تاريخ الحوائط الحاملة:

كان البناء بالحوائط الحاملة من الطوب ومنتجات الأحجار يستخدم على نطاق واسع في إقامة المنشآت؛ إلا أنه وبعد ظهور الخرسانة المسلحة وانتشار استخدامها صار الاتجاه إلى إقامة المنشآت بأسلوب الهيكل الإنشائي؛ وتضائل دور الطوب ليصبح وحدة بناء مألوفة للفراغات ولا تشارك بأي قدر من مقاومة الأحمال التي يتعرض لها المنشأ ولذا فقدت عملية البناء بالطوب العناية التي كانت تبذل فيها؛ وأصبح الطوب المنتج اقل جودة والبناءون اقل كفاءة.

ولكن في الفترة الأخيرة ظهر اهتماما كبيرا على المستوى العالمي بإتباع أسلوب الحوائط الحاملة في البناء حيث أن معظم الدول المتقدمة أخذت تنتج أنواعا من الطوب ذات مقاومة أحمال ضغط عالية تسمح بتقليل سمك الحوائط بالأدوار والوصول إلى ارتفاعات كبيرة بلغت حوالي العشرين طباقا.

أولاً: مزايا نظام البناء بالحوائط الحاملة:

1. الحوائط الحاملة تقاوم الأحمال الرأسية والأفقية التي تتعرض وتحدد الفراغ الهندسي المطلوب.
 2. هذا الأسلوب في البناء أسرع في الإنشاء من التنفيذ بالهيكل الإنشائي؛ لما تتطلبه الهياكل الإنشائية من عمليات خاصة مثل تركيب وفك الشدات الخشبية.
 3. تعمل الحوائط الحاملة كعازل جيد للحرارة والصوت
 4. يمكن للمباني من الحوائط الحاملة مقاومة الزلازل في المناطق التي تتعرض لها.
 5. البناء باستخدام الحوائط الحاملة يعطى أشكالاً معمارية متعددة؛ نظراً لتعدد أشكال وألوان الطوب ولتعدد طرق الربط.
 6. الحوائط الحاملة من الطوب الظاهر تعطى سطحا منتهيا من غير الحاجة إلى أعمال تشطيب أخرى.
 7. قلة تكاليف صيانة الأسطح للحوائط من الطوب والأحجار.
- وتجدر الإشارة إلى أن هذا الأسلوب في البناء حقق اقتصاداً في تكاليف إنشاء المباني السكنية ذات الأدوار المتعددة حتى ارتفاع سبعة عشر طابقاً في بريطانيا وعشرين طابقاً في سويسرا بالمقارنة بأسلوب الهيكل الإنشائي الخرساني.

ثانياً أنواع الحوائط الحاملة:

1. حوائط غير مسلحة: وهي التي تبنى من الطوب بدون استعمال أسياخ صلب التسليح وقد أقيمت منشآت بهذا النوع من الحوائط تصل إلى ارتفاع خمسة عشر طابقاً.
2. حوائط مسلحة: وتتكون هذه الحوائط من طبقتين من الطوب بينهما فراغ يوضع فيه التسليح ثم يملئ بالمونة (GROUT) وقد أقيمت منشآت بهذا النوع تصل إلى ارتفاع سبعة عشر طابقاً.

ثالثاً تقسيم الحوائط الحاملة:

1. حوائط غير مقواة
 2. حوائط مقواة بواسطة أعمدة تقوية
- (وتجدر الإشارة إلى أن بعض المواصفات العالمية تعتبر الحوائط المتقاطعة كما لو كانت مقواة).
- ومن مزايا البناء بالحوائط الحاملة والتي تعتمد أساساً على استعمال الطوب ومنتجات الأحجار في البناء والتي تجعلها طرز إنشائية مميزة ما يلي:
1. المقاومة العالية لقوى الضغط.

2. أبعاد الطوبة وحجمها الصغير مما يعطي للمصمم مرونة كبيرة في حرية التعبير الشكلي؛ والاستفادة من بناء حوائط الطوب في الأغراض المختلفة.
3. المقاومة العالية للحريق والأحماض.
4. توافر المواد الخام وسهولة التصنيع بأشكال وألوان متعددة.
5. إعادة تدوير المخلفات الزراعية.

الدراسة العملية

التوصيف الخاص بنموذج (س):

النموذج قبل التعديل هو النموذج (س) الذي يتكون من ثلاث ادوار سكنية وارتفاعه الكلي 9.9 مترالنموذج يتكون من 3 واجهات وجار أو يتكون من واجهتين الأمامية والخلفية والواجهتين الأخرتين يحدهما جارين وتم التقسيم الداخلي للأدوار تكررنا لتصبح مكونة من (1 صالة معيشة + 1 صالة طعام + 2 غرفة نوم + 1 حمام + 1 مطبخ) والسلم الداخلي أما بالنسبة للتقسيم الخارجي للنموذج فيحيط المساحة الكلية سور من الطوب الأحمر بارتفاع 60 سم وحديد الكريстал بارتفاع 1.2 سم وبوابة حديد عرضها 1.6 وارتفاعها 2.75 م والمتبقي من المساحة الكلية 34% يستخدم كحديقة أمامية وخلفية للمبنى وقد تم تنفيذ هذا النموذج بالفعل بمشروع ابني بيتك بمدينة السادس من أكتوبر ويتناول أيضا التوصيف التربة والعناصر الإنشائية والتي تشمل الأساسات والأعمدة والأسقف والسلالم والحوائط وما بها من أوجه قصور سيتم تعديلاتها بما يتناسب مع بيئة المشروع المناخية وتحسين اقتصاديات العمل.

تم اجراء التعديلات الفنية على نموذج(س) مشروع ابني بيتك - مدينة السادس من أكتوبر طبقا للباب الثالث من الكود المصرى لتصميم وتنفيذ اعمال المباني كود رقم 204-2005. حيث تم تغيير نظام الانشاء المستخدم من النظام الهيكلى الى نظام الانشاء باستخدام الحوائط الحاملة والذي يعتبر من نظم الانشاء التي تعتمد بشكل اساسى وجوهري على استخدام نوعيات الطوب المختلفة .

جدول (1) معايير البناء الأخضر بمشروع ابني بيتك

no	Green Building measure مقياس المباني الخضراء		
		yes	No
1	PLANNING AND DESIGN تخطيط وتصميم		
	SITE DEVELOPMENT تطوير الموقع		
	Storm water drainage and retention during construction. تصريف مياه الأمطار والاحتفاظ بها		√

2	ENERGY EFFICIENCY كفاءة الطاقة PERFORMANCE REQUIREMENTS متطلبات الأداء			
	PRESCRIPTIVE MEASURES الإجراءات الوصفية			
	ENERGY STAR equipment and appliances. معدات وأجهزة		√	
	Energy monitoring. مراقبة الطاقة		√	
	Demand response. استجابة الطلب		√	
	HVAC. التدفئة والتهوية وتكييف الهواء.		√	
	Lighting. إضاءة.		√	
	Software clients. عملاء البرمجيات			
	Basis of Design (BOD). أساس التصميم.(BOD)	√		
	Commissioning plan. خطة التكاليف		√	
	Functional performance testing اختبار الأداء الوظيفي	√		
	Post construction documentation and training. توثيق وتدريب ما بعد البناء.	√		
	Systems manual. دليل الأنظمة.	√		
	Systems operations training. التدريب على عمليات الأنظمة.	√		
	Commissioning report. تقرير التكاليف.	√		
	Building orientation and shading. اتجاه المبنى والتظليل. (Exterior shade for east-facing windows) الظل الخارجي للنوافذ التي تواجه الشرق		√	
3	Renewable Energy طاقة متجددة			
	On-site renewable energy الطاقة المتجددة في الموقع.	√		
	Green Power الطاقة الخضراء.		√	
	ELEVATORS AND OTHER EQUIPMENT control التحكم في المصاعد والمعدات الاخرى		√	
	ENERGY EFFICIENT STEEL FRAMING إطارات فولاذية موفرة للطاقة	√		
4	WATER EFFICIENCY AND CONSERVATION كفاءة المياه والمحافظة عليها			
	Meter الكمية		√	

	Savings التوفير	√		
	Appliances الأجهزة		√	
	Waste water reduction تقليل مياه الصرف		√	
	Dual plumbing ازدواجية انابيب المياه		√	
5	OUTDOOR WATER USE استخدام المياه في الخارج			
	Water budget. ميزانية المياه		√	
	Potable water reduction تقليل مياه الشرب.		√	
	Potable water elimination. التخلص من المياه		√	

من أجل قياس متطلبات المباني الخضراء تم النظر في الكود الأمريكي

(CALIFORNIA GREEN BUILDING STANDARDS CODE 2007) ، تم تطبيقه علي مشروع ابني بيتك

حيث يتم الحفاظ على الموارد الطبيعية المتاحة واستخدامها من خلال التقييم والتخطيط الدقيق لتقليل الآثار السلبية على الموقع والمناطق المجاورة. تم الالتزام في هذا القسم بالمحافظة على المنحدرات وإدارة تصريف مياه الأمطار والسيطرة على الانجراف. وحتى يحقق المشروع معايير البناء الأخضر بشكل افضل فقد تم اقتراح ادخال التعديلات التي سيتم شرحها بالبحث.

التوصيف الجيوتقني:

1. التربة:

تم التصميم على إجهاد صافي 1 كجم/سم² عند منسوب التأسيس ولم يتم عمل دراسات كافية لتربة التأسيس وذلك لمعرفة نوعية التربة المستخدمة وذلك لان كل قطعة لم يتم عمل تقرير جثات أرضية لها سواء كانت صخرية أم رملية أم طفلية أم طينية لعمل الاحتياطات اللازمة عند التنفيذ للأساسات من عمل طبقات إحلال من الزلزل أو الرمل والزلزل معا في حالة وجود المياه الجوفية أو وجود عرق من الطفلة (التربة الانتقاشية) وعمل احتياطات سند جوانب الحفر طبقا لميول كل نوع من التربة لأنه تم وضع منسوب التأسيس على (-1.5) من منسوب أدنى نقطة بالموقع.

التوصيف الإنشائي: النظام الإنشائي الذي تم استخدامه في المشروع هو نظام هيكل من الخرسانة المسلحة

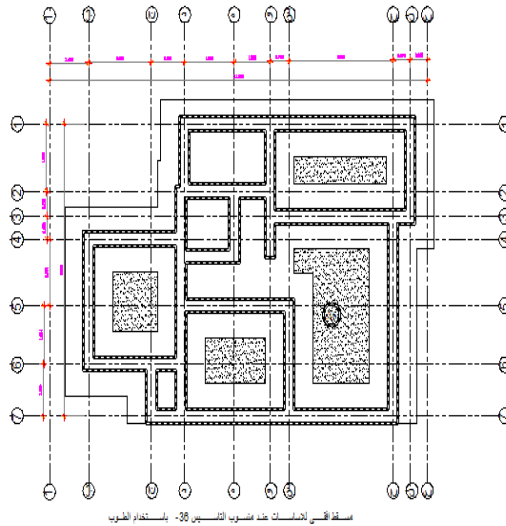
علي النحو التالي:-

أ- الأساسات :

يتكون نظام الأساسات من القواعد العادية والمسلحة المنفصلة بالشدادات شكل (1) يوضح الأساسات الخاصة بنموذج (س) مشروع ابني بيتك والتي قد تم تنفيذها بالفعل في المشروع؛ وقد صممت هذه الأساسات لتحمل بأمان 3 أسقف متكررة وتتكون الأساسات من قواعد عادية منفصلة ارتفاعها ورطرفتها عن القواعد المسلحة 30سم وإجهاد لا يقل عن 180كجم/سم² ومحتوى إسمنتي 300كجم/م³. قواعد مسلحة ارتفاعها ما بين 50 و 60 سم وإجهاد لا يقل عن 250كجم/سم² ومحتوى إسمنتي لا يقل عن 350كجم/م³ والحديد المستخدم في التسليح من صلب عالي المقاومة الذي لا يقل إجهاده عن 360كجم/سم². الشدادات والמיד المسلحة للربط بين القواعد المسلحة وقد تم استخدام الميد بارتفاع 50 سم للربط القواعد الداخلية والشدادات بارتفاع 90 و 110 سم للربط بين القواعد الطرفية وحد الجار وتتكون من خرسانة مسلحة ذات إجهاد لا يقل عن 250كجم/سم².

التعديلات المقترحة في الأساسات:

تم تعديل الأساسات كما هو موضح في شكل (1) من النظام الإنشائي السابق لتصبح مكونة من خرسانة عادية مستمرة بارتفاع 24 سم وعرض 182 سم وبطرفة مقدارها 24 سم وذلك لان الأحمال تنقل خلال الخرسانة العادية بميل 1:1 ومنها إلى تربة التأسيس أساس مستمر من البلوكات الحجرية بارتفاع 72 سم ومقاس 13*12*38 سم للبلوك طبقا للبند رقم (3-3-2-5) الكود المصري للمباني / الحوائط الحاملة.



شكل (1) الأساسات المقترحة لتنفيذ نموذج (س) ابني بيتك

نظام الأساسات المقترحة :

يعتبر من أنظمة التأسيس السطحية وبذلك يتم من خلاله تقاوى عيوب ومشكلات تربة التأسيس والتي تظهر عند زيادة عمق التأسيس من طبقات تربة ضعيفة أو مياه جوفية ونقص الاختبارات اللازمة للتأسيس بالموقع وعدم عمل طبقات إحلال وغيرها من الاشتراطات الضرورية في الأساسات وخصوصا أن النظام الإنشائي السابق يشترط أن منسوب التأسيس على عمق (- 1.5) متر من اقل نقطة في الموقع وتعويض فرق الارتفاع بزيادة طول العمود مما يزيد تكاليف التنفيذ ونقص معامل الأمان للعمود حيث لا يتم احتساب الانبعاج الجديد الحادث للعمود عند زيادة الارتفاع بعكس عمل طبقات ردم من الرمال النظيفة في حالة انخفاض سطح التربة للتأسيس وعمل ردم من الرمل النظيف على طبقات للوصول لمنسوب التأسيس المطلوب شكل (3) يوضح قطاع في التعديلات المقترحة في الأساسات حيث يتميز نظام التأسيس المعدل بخفض تكاليف الإنشاء حيث يتم استبدال الخرسانة المسلحة ببلوكات من الحجارة مما يقلل من استخدام حديد التسليح ومصنوعات الخرسانة المسلحة ويوفر في أنظمة العزل للخرسانة المسلحة ويتمتع بسرعة التنفيذ أيضا واستخدام المواد الطبيعية المتوفرة في الطبيعة من أنواع الطوب سواء الحجري أو الجيري وغيرها مما يزيد من معدلات الاستدامة للمنشأ.

2. نقل الأحمال من الأسقف إلى الأساسات:

يتم نقل الأحمال من الأسقف إلى الأساسات عن طريق الأعمدة حيث يتكون المبنى من عدد 13 عمود خرساني والخرسانة المستخدمة ذات إجهاد لا يقل عن 250 كجم/سم² وحديد تسليح عالي المقاومة لا يقل إجهاد الخضوع له عن 360 كجم/سم² لتتحمل 3 أسقف متكررة وتم وضع اشتراطات عند تنفيذ حديد التسليح للأعمدة وهي أن يتم عمل كانه بعيون تتركب في كل 1م من العمود و اشاير الأعمدة لا تقل عن 65 مرة قطر السيخ المستخدم أو 1 متر ايهما اكبر ويتم عمل تركيز للكانات في الأعمدة لتصبح 10 كانات في المتر الواحد وذلك فوق منسوب الأساسات وأعلى وأسفل منسوب بلاطات الأسقف وقطاعات الأعمدة.

طريقة نقل الأحمال من الأسقف إلى الأساسات المقترحة:

يتم نقل الأحمال من البلاطات عن طريق الحوائط الحاملة ويكون الحمل منقول على طول الحائط حيث انه لا توجد أعمدة.

3. الحوائط:

حوائط المبنى كما تم تنفيذها وتسليحها بالأعمدة الخرسانية وحديد التسليح على النحو الموضح بالشكل (4) وهي بسمك 12سم من الطوب الأحمر الذي لا يتجاوز الوزن النوعي له عن 1400 كجم/م³ شاملا التشطيبات ويكون ارتفاع الحائط 2.4 م ويتم تنفيذ الحوائط باستخدام المونة الأسمنتية ذات محتوى إسمنتي 300 كجم/متر³.

الحوائط المقترحة:

تم استبدال حوائط المبنى كما هو موضح بشكل (5) بحوائط حاملة لتنتقل الأحمال من البلاطات إلى الأساسات على طول الحائط وأصبح سمك حوائط المبنى الخارجية 38 سم للدور الأرضي و25 سم للدور الأول والثاني والدروة وحوائط السلم بسمك 38 سم لجميع الأدوار أما بالنسبة للحوائط الداخلية للمبنى فهي بسمك 25 سم في جميع الأدوار وتم تصميم هذه الحوائط طبقا لاشتراطات الكود المصري للمباني ولم يتم تغير ارتفاع الحوائط بالمبنى ويتم بناء الحوائط الداخلية من الطوب الأحمر والذي لا يقل مقاومة الضغط له عن اشتراطات الكود المصري الخاص بالمباني.

أما حوائط المبنى الخارجية (حوائط الواجهات) فيتم بناء الوجه الداخلي لها من الطوب الأحمر أيضا والوجه الخارجي يتم بنائه بالطوب الوردي بالتوازي مع بناء الحائط الداخلي كما هو موضح بالشكل (6) ويتم الربط بين الوجه الداخلي والخارجي بأنواع الأربطة التي يحددها كود المباني ويكون سمك حائط الطوب الوردي 12 سم في جميع الأدوار ويتم تنفيذ الحوائط باستخدام المونة الأسمنتية ذات محتوى إسمنتي 300كجم/سم³.

1. التشطيبات الخارجية:

تشطيب الواجهات يكون إجباري للمالك من ناحية الألوان والتناسق ولكن يتم التنفيذ على انه اختياري سواء تشطيبات بياض أو دهانات أو تكسيه من الحجر الفرعوني أو من المواد الأسمنتية وغيرها مما يعطى مظهر غير منظم وغير حضاري.

التعديلات على التشطيبات الخارجية:

تشطيب الواجهات أصبح من الطوب الوردي والذي يحافظ على المنظر الجمالي للنموذج ويوفر تكاليف وزمن تشطيبات الواجهات لأنه يتم بنائه متوازيا مع بناء حوائط المبنى ويتمتع بالاستدامة والمقاومة الكبيرة للعوامل الجوية وخصوصا أن هذا النموذج يتم بنائه في المناطق الصحراوية والمجتمعات العمرانية الجديدة. كما هو موضح في طريقة تنفيذ الحوائط شكل رقم (6)

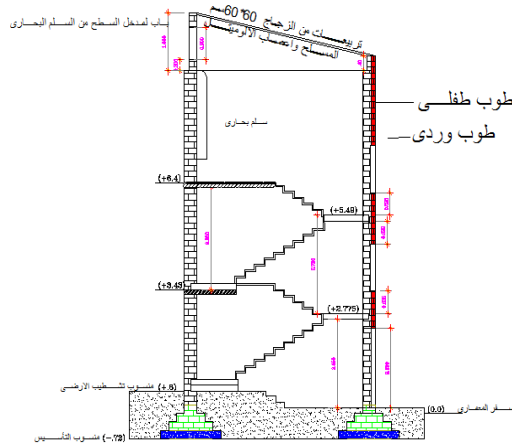
4. السلم:

يتكون السلم من قلبتين عرض القلبة الواحدة 1.11 م وبها 10 درجات وطولها 1.5 م والسلم له صدفتين لمنتصف الدور أبعادها 1.19*2.32 م ويوجد فانوس للسلم والخرسانة المسلحة ذات إجهاد لا يقل عن 250كجم/سم² كما هو موضح بالشكل (7)

السلم المقترح:

لم يتم تغير أبعاد السلم ولكن تم تغير نظامه من الخرسانة المسلحة (الهيكلي) إلى درجات سلم من الموزايكو أو الرخام تركيب على حوائط السلم عرضها 38 سم لتنتقل أحمال السلم إلى الأساسات على النحو المبين بشكل (2)

في السلم باستخدام الحوائط الحاملة كما تم استبدال سقف السلم بشخشيخة. وتم استخدام الطوب الوردى في بناء حوائط الخاصة بالسلم خارجياً بسمك 25 سم.



شكل (2) السلم المقترح للتنفيذ في نموذج (س) ابني بيتك

5. الأسقف:

يتكون المبنى من 3 أسقف متكررة (الأرضى والأول والثاني) ومساحة السقف الواحد 67.8 متر مسطح ويتكون السقف من النظام الكمرى والبلاطات الخرسانية المصمتة سمكها 12 سم وقطاعات الكمر 12*60 سم كما هو موضح بشكل (4) وتم وضع الاشتراطات الخاصة للنظام الكمرى والبلاطات المصمتة عند التنفيذ ومنها أن يتم تكثيف الكانات لمسافة 1م من وش الركيزة لتتحمل قوى القص وان يتم مد الحديد العلوي للكمر مسافة ربع البحر الأكبر وذلك ليتحمل قوى العزوم السالبة وكذلك بالنسبة لتسليح البلاطات المصمتة.

تعديلات الأسقف

يتكون المبنى من 3 أسقف متكررة (الأرضى والأول والثاني) ومساحة السقف الواحد 80.41 متر مسطح ويتكون السقف من النظام الكمرى والبلاطات الخرسانية المصمتة سمكها 12 سم ولم يتم تغيير نظام تسليح البلاطات أما بالنسبة لقطاعات الكمر تم زيادة عرضه من 12*60 سم إلى 38*60 سم للأرضى و 25*60 سم للأول والثاني وتم وضع الاشتراطات الخاصة للنظام الكمرى والبلاطات المصمتة عند التنفيذ ومنها أن يتم تكثيف الكانات لمسافة 1م من وش الركيزة لتتحمل قوى القص وان يتم مد الحديد العلوي للكمر مسافة ربع البحر الأكبر وذلك يتحمل قوى العزوم السالبة وكذلك بالنسبة لتسليح البلاطات المصمتة .

6. السور الخارجي:

يحيط بالنموذج سور قواعده من الخرسانة العادية والمسلحة وأعمدة خرسانية وبوابة من حديد الكريстал بعرض 2.1 متر ويتم عمل بناء الباكيات لهذه السور من الطوب بارتفاع 60 سم مصبغات حديد الكريстал بارتفاع 1.2 متر ليكون الارتفاع الكلى للسور الخارجي 1.8 متر ويتم التغطية بالطوب الفرعوني.

السور الخارجي المقترح:

يتم عمل سور خارجي للنموذج باستخدام نباتات الأسوار وشجيرات الزينة وذلك لزيادة المساحات الخضراء بمحيط النموذج والمشروع لعدم وجود المساحات الخضراء بمحيط المشروع.

التوصيف المعماري

2. المساحات:

المساحة الفعلية للنموذج 150 متر مربع يتم استخدام 55.5% فقط من المساحة المخصصة للمباني لتصبح المساحة الفعلية 83.3 متر مربع

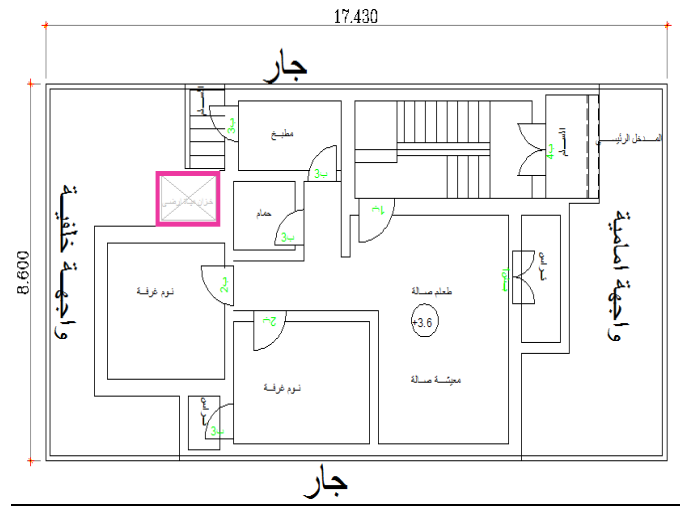
تأثير التعديلات المقترحة على المساحة:

لم يتم التأثير على المساحة الداخلية حيث المساحة الخارجية الفعلية للنموذج 150 متر مربع يتم استخدام 66% فقط من المساحة للمباني لتصبح المساحة الفعلية 100.29 متر مربع بإجمالي 10% زيادة في المساحة عن المساحة السابقة لان المساحات الداخلية تم المحافظة عليها داخل المبنى من صالة طعام ومعيشة وغرف النوم والحمام والمطبخ وتم اقتطاع مساحة الحوائط الحاملة التي تم زيادتها في عرض الحوائط من المساحة الخارجية مع المحافظة على حدود الملكية للمبنى ح كما هو موضح سابقا بشكل (5).

الإضافات المقترحة على النموذج لتحقيق بعض من معايير البناء الأخضر والتي لم تكون متوفرة في النموذج عند التنفيذ:

أ- إعادة استخدام مصادر المياه:

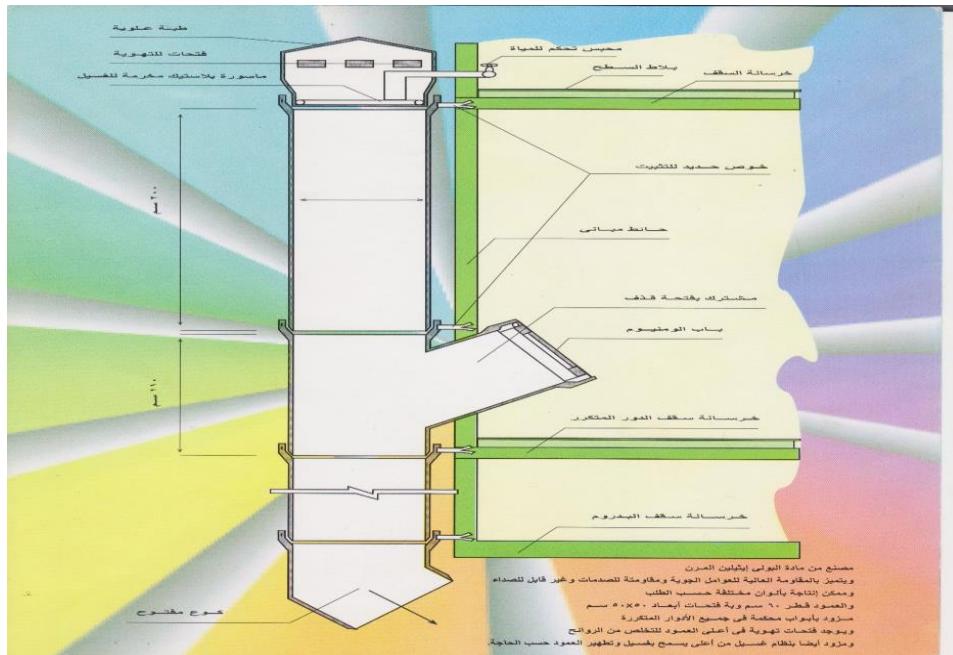
في النظام الذي تم تنفيذه مواسير التغذية من البولي بروبيلين ومواسير الصرف من البى .في .سى وقد تم عمل ميول للسطح واستخدام جراجير لتجميع مياه المطر وصرفها على البلاعة العمومية مما يعد إهدارا للمياه التي يمكن استخدامها في السياج الأخضر والحوائط لذلك تم تعديل التصميم ليشمل خزان أرضى بأبعاد (1.2*1.2*4) متر أمام السلم الخلفي للنموذج على النحو الموضح بالشكل رقم (3) وذلك للاستفادة من مياه الأمطار شتاء والتي يتم تجميعها من على سطح المبنى عن طريق الجراجير واستخدامها في سقاية النباتات واستخدام بعض من مياه الصرف الصحي صيفا باستخدام شبكة التنقية للمخلفات الصلبة التي توضع بالخزان.



شكل رقم (3) يوضح نظام إعادة استخدام المياه بتجميعها في الخزان الأرضي

ب- تدوير المخلفات :

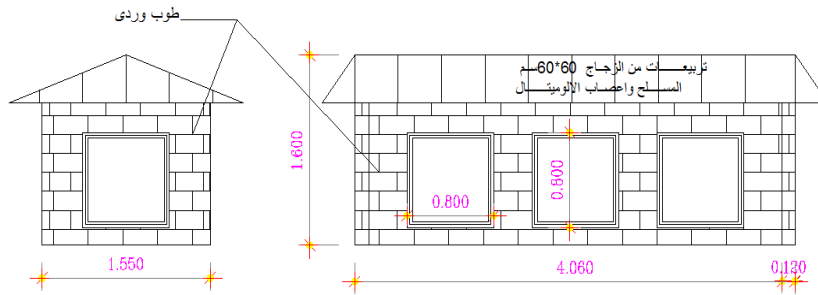
تشكل طريقة التخلص من المخلفات الجزء الأكبر من الشكل الحضاري والبيئي للمشروع لذلك تم استحداث تصميم عامود لتسهيل جمع القمامة من الأدوار المتكررة على النحو الموضح بالشكل رقم (4) والمحافظة على المنظر الجمالي للمبنى يوضح في الجزء الخلفي للنموذج بجوار حائط المطبخ والعامود مكون من مادة البولي إيثيلين المرن الذي يتمتع بالمقاومة العالية للعوامل الجوية ومقاومة الصدمات ويتميز أيضا انه غير قابل للصدأ وامكانية انتاجه بألوان مختلفة وقطر العمود 60 سم وبه فتحات ابعادها 50*50 سم مزودة بأبواب محكمة في جميع الأدوار المتكررة ويوجد فتحات تهوية في أعلى العمود للتخلص من الروائح ومزود أيضا بنظام غسيل من أعلى يسمح لغسيل وتطهير العامود حسب الحاجة.



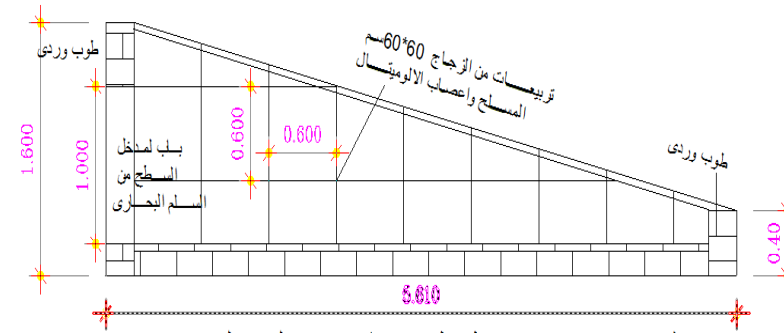
شكل (4) العمود المقترح لجمع القمامة لتنفيذه بنموذج (س) ابني بيتك

نظام الإضاءة الطبيعية:

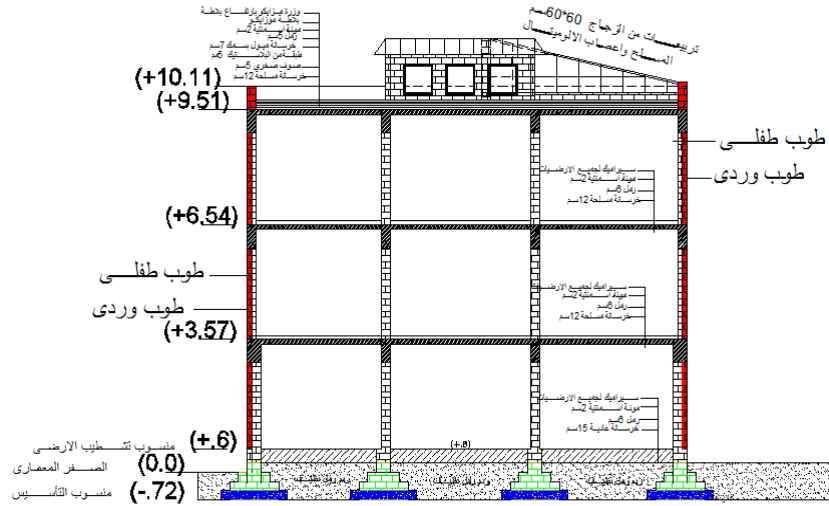
في النموذج الذي تم تنفيذه تم توصيل الإضاءة للمبنى بالنظام التقليدي ولا يوجد به أنواع من الإضاءة الذاتية والتي تستخدم لتوفير الكهرباء ولتطبيق نظام البناء الأخضر واستعمال الإضاءة الطبيعية، تم تعديل التصميم في سقف الدور الثاني على النحو المبين بالشكل (5) حيث تم عمل شخشيخة في سقف الدور الثاني أعلى طريقة التوزيع الداخلية للمبنى بمساحة 1.55×4.06 متر وارتفاع 1.6 متر ومكونة من 8 شبابيك بعرض 80×80 سم. يتكون سقف الشخشيخة مكون أيضا من قطاعات الألوميتال والزجاج 40×40 سم وتم استخدام الطوب الوردي أيضا لعمل حوائط الشخشيخة بسمك 12 سم؛ وشكل (6) يوضح سقف السلم، حيث تم إزالة الجزء الخاص بسقف السلم وعمل شخشيخة من قطاعات الألوميتال والزجاج بعرض 60×60 سم، وتم أيضا إلغاء فتحة السلم البحاري في سقف السطح وعمل فتحة السلم البحاري في جانب شخشيخة السلم. أما شكل (7) يوضح الشكل العام للمبنى بعد عمل الاقتراحات الخاصة بتنفيذ شخشيخة السلم وسقف الدور الثاني لتوفير الإضاءة الطبيعية والتهوية اللازمة للمدخل.



شكل (5) ابعاد الشخشيخة المقترحة لسقف الدور الثاني لتوفير الإضاءة الطبيعية



شكل (6) أبعاد شخشيخة السلم المقترحة لسقف السلم لتوفير الإضاءة الطبيعية.



شكل (7) شكل شخشيخة السلم وسقف الدور الثاني المقترحة لتوفير الإضاءة الطبيعية والتهوية

اعمال العزل

في النظام الانشائي المنفذ يتم عزل الاساسات للنموذج وذلك لضعف مقاومة الخرسانة المسلحة لعوامل الرطوبة وخصوصا ان من اشتراطات التنفيذ ان يكون منسوب التأسيس على منسوب (- 1.5) متر من ادنى نقطة في الموقع وتم عزل ارضية الدور الارضى بطبقة عازلة للرطوبة سمك 2 سم وتم استخدام طبقة مماثلة لعزل السطح.

التعديلات على اعمال العزل :

تم الاستغناء عن عزل الأساسات وذلك لعدم عمق منسوب التأسيس والتربة المستخدمة للتأسيس تربة صحراوية ذات منسوب مياه جوفية عميق ولان الأساس المستخدم من الطوب والذي يتمتع بمقاومة طبيعية للرطوبة والمياه الجوفية، ويستخدم كطبقة حماية لطبقات العزل في الخزانات الأرضية وبالنسبة لعزل السطح تم استبدال نظام العزل وعمل نظام جديد وهو عمل طبقات من العزل الحراري (الصوف الصخري) كعازل للحرارة واستخدام طبقة من البلاستيك يتم تغطيته بها وعمل طبقة من اللياسة بميول كبيرة على الجراجير .

ويتم تغطية هذه الطبقات بالرمل والبلاط الموزايكوا وتم تنفيذ هذه النظام من العزل واختباره لبعض الأسطح وخصوصا في الأسطح التي لا يتم استعمالها بكثرة وتعمل طبقة البلاستيك وطبقة اللياسة والموزايكوا ذات الميول كعازل جيد للرطوبة والصوف الصخري كعزل للحرارة.

الخلاصة:

يتمتع نظام البناء باستخدام الحوائط الحاملة بالعديد من المميزات التي تتناسب مع طبيعة مشروع ابني بيتك بمدينة السادس من أكتوبر من ناحية سرعة إنجاز الأعمال وموائمة هذه النظام مع المساحات والارتفاعات المعتمدة للمشروع وطبيعة البيئة الصحراوية التي يقام عليها المشروع ومنح المنظر الجمالي الذي ينتج عن توحيد شكل الواجهات وسرعة الانتهاء منها لأنه بناء الواجهات يتم بالتوازي مع بناء الحوائط الحاملة ومن المميزات

الأخرى توفير معدلات استهلاك الطاقة اللازمة للتدفئة والإنارة وذلك لان حوائط المبنى تعمل كعازل حراري وصوتي للنموذج مما يدخله في المقارنة مع مواصفات المباني الخضراء من ناحية استخدام المواد الطبيعية وتقليل استهلاك الطاقة وزيادة معدلات التهوية والإضاءة الطبيعية مما يستلزم إيجاد حلولاً تقنية صديقة للبيئة وإجراء تعديلات علي نظم البناء التقليدية للحوائط الحاملة لتصبح أكثر تطابقاً مع معايير البناء الأخضر المستدام مع مراعاة العامل الاقتصادي.

الاستنتاجات والتوصيات

1. زيادة استخدام مواد بناء متاحة في بيئة المشروع كالطوب الحجري ويقلل أيضاً من تكاليف عزل الأساسات وذلك لتقليل عمق التأسيس عن النظام السابق وعدم احتوائه على مواد قابلة للصدأ والتآكل كعنصر الحديد.
2. زيادة العمر الافتراضي والمقاومة للعوامل الجوية المتخلفة لما تتمتع به الحوائط الحاملة في القدرة على المقاومة في البيئات المختلفة سواء الصحراوية والساحلية عكس النظام الهيكلي بالخرسانة المسلحة.
3. تقليل تنفيذ و تكسية درجات السلم الداخلي نتيجة استخدام الحوائط الحاملة في التشييد وزيادة سمك حوائط السلم الداخلي يبيح استخدام مواد طبيعية في تنفيذ وتكسية السلم الداخلي من درجات الحجر أو الموزايكو أو الجرانيت والرخام مقارنة بتكاليف تنفيذ وتكسية السلم المنفذ بالخرسانة المسلحة.
4. استخدام الطوب الوردي كعنصر حامل في الحوائط في الوجه الخارجي للحوائط الحاملة عند تنفيذ نموذج(س) ابني بيتك يقلل تكاليف تكسية الواجهات ويحافظ على المنظر الجمالي الموحد للمشروع ويتمتع أيضاً بالقوة في مقاومة المتغيرات الجوية لبيئة المشروع ويزيد من سرعة الانتهاء من البناء لان بذلك يتم عمل الواجهات بالتوازي مع بناء الحوائط الحاملة للنموذج.
5. تقليل تكاليف استهلاك الطاقة سواء للإنارة أو التدفئة وذلك لسمك الحوائط الحاملة مما يعطيها ميزة العزل الصوتي والحراري بما يعود على المستهلك بتقليل تكاليف التشغيل.
6. التعديل في تنفيذ سقف السلم وسقف السطح لنموذج (س) ابني بيتك بعمل فتحات للتهوية والإضاءة والمساعدة على تدفق الهواء الطبيعي داخل المنشأ يزيد من معايير الصحة للمنشأ وذلك من خلال إعادة استخدام نظم إنشائية متعارف عليها في البيئة العربية مثل نظام الشخشيخة في الأدوار العليا والسلالم أدى بدوره لتوفير استهلاك الطاقة اللازمة لتشغيل المبنى وتحسين التصميم الخارجي العام وجعله أكثر محاكاة للتراث العربي.
7. لزيادة المساحات الخضراء بالمشروع تم استبدال السور الخارجي لنموذج(س) ابني بيتك المكون من الأساسات المسلحة والأعمدة الخرسانة والطوب وحديد الكريتيال بالسياج الشجري الأخضر مما يزيد من المساحات الخضراء اللازمة للمشروع و يتناسب مع أهمية خفض تكاليف الإنشاء لمشروع منخفض التكاليف.

8. استخدام خزان المياه الارضى لتخزين مياه الصرف الصحي و الأمطار واستخدامها في ري النباتات والأشجار لتحقيق مفهوم العمارة الخضراء
9. عامود جمع القمامة المقترح للاستخدام في نموذج(س) ابني بيتك يعمل على تسهيل جمع القمامة من الأدوار العليا وتجميعها في أماكن محددة وذلك لسهولة التخلص منها والمحافظة على النظافة والمنظر الجمالي للمشروع
10. عزل الأسقف لنموذج (س) ابني بيتك بالطريقة المقترحة وهى عمل طبقة من الصوف الصخري كعازل للحرارة وتكسيته بطبقة من البلاستيك الخفيف وعمل طبقة لياسة بالميول المطلوبة والتي تعمل كنظام عزل للرطوبة وذلك لان سقف السطح لنموذج (س) ابني بيتك لا يتعرض للاستخدام بصورة كبيرة وتوافق هذه النظام مع الأسقف قليلة الاستخدام كأسقف القرى السياحية والمدارس ودور العبادة وغيرها وتوفير الكفاءة العالية في عزل الرطوبة والحرارة وتقليل تكاليف التنفيذ

المراجع

1. إبراهيم متولي وسامح البيطار – Sustainability of Un-reinforced Masonry Buildings
2. مؤتمر الإسكان العربي الأول استدامة البناء في المنطقة العربية وخاصة البيئة الصحراوية 23- 26 ديسمبر-2010
3. إبراهيم محلب – تجربة شركة المقاولون العرب في نظم إنشاء منخفضة التكاليف – ندوة التحديات الاقتصادية لتخفيض تكاليف البناء – المركز القومي لبحوث البناء والإسكان – 2008
4. احمد ماهر محمد عبد الرؤف – الهندسة الخضراء وازدهار منظومة البيئة المصرية – المؤتمر السابع لتنمية الريف المصري والمياه والطاقة والتنمية الريفية – 13-15 أكتوبر 2009
5. الكود المصري لتصميم وتنفيذ أعمال المباني – كود رقم 204-2005 – طبعة 2007
6. الكود المصري لتصميم وتنفيذ المنشآت الخرسانية – كود رقم 203 – 2007 التحديث الثالث – طبعة 2007
7. المنشآت السياحية الخضراء المستدامة منهج لتقييم المنشآت السياحية في مصر باستخدام أسس ومعايير نظام الهرم الأخضر – المركز القومي لبحوث الإسكان – التقرير الأول – 2011.
8. اناهد ماهر واكد – استدامة الواحات المصرية بين الأمس واليوم – مؤتمر الإسكان العربي الأول استدامة البناء في المنطقة العربية وخاصة البيئة الصحراوية 23- 26 ديسمبر 2010
9. إيمان عمر عسكر – مدخل الهندسة القيمية كأحد الحلول لمشكلة إسكان محدودى الدخل – رسالة مقدمة للحصول على درجة الدكتوراة في الهندسة المعمارية – جمهورية مصر العربية – 2011
10. ايمن عبد العزيز عبد السلام – ادارة مشروعات التشييد – دار الكتب العلمية للنشر والتوزيع – القاهرة – الطبعة الأولى – 2009
11. توفيق احمد عبد الجواد؛ محمد توفيق عبد الجواد – مواد البناء وطرق الإنشاء في المباني – مكتبة الانجلو المصرية – القاهرة – الطبعة الأولى – 1967
12. توصيات المؤتمر الدولي للإسكان – سياسات ونظم الإسكان لذوى الدخل المنخفض – القاهرة – 1992
13. حسين جمعة – إدارة الكوارث والأزمات في قطاع التشييد والبناء – مكتب الدراسات والاستشارات الهندسية جمعية المحافظة على الثروة العقارية والتنمية المعمارية – الطبعة الثانية – 2008

14. خالد محمد أبو بكر - قوانين وتشريعات البناء ومدى تأثيرها على نظم الإضاءة والتهوية الطبيعية في القرى المصرية - المؤتمر السابع لتنمية الريف المصري والمياه والطاقة والتنمية الريفية 13-15 أكتوبر 2009
15. دعاء محمود الشريف - دكتوراه - جامعة القاهرة - الإدارة المستدامة للبيئة العمرانية في الدول النامية - كلية الهندسة - قسم العمارة - 2003
16. رامي الدهان - أسلوب البناء بالحوائط الحاملة - ندوة التحديات الاقتصادية لتخفيض تكاليف البناء - المركز القومي لبحوث البناء والإسكان - 2008
17. رويدة محمد رضا - نماذج الإسكان منخفض التكاليف كمدخل لحل مشكلة إسكان ذوي الدخل المحدود في مصر - رسالة ماجستير غير منشورة - جامعة القاهرة
18. صناعة الطوب في مصر ومدى الاستفادة من مثيلتها في الخارج - معهد أبحاث البناء - 1961
19. عبد الرحمن الوزير - البناء بالطين في البيئة الصحراوية في الجمهورية اليمنية - مؤتمر الإسكان العربي الأول استدامة البناء في المنطقة العربية وخاصة البيئة الصحراوية 23-26 ديسمبر 2010
20. فاطمة عبد المحي عجرمه - صناعة التشييد في مصر بين العشوائية والتنظيم - المؤتمر السابع لتنمية الريف المصري والمياه والطاقة والتنمية الريفية 13-15 أكتوبر 2009
21. مختارات بميك (2002)، إدارة الأزمات: التخطيط لما قد يحدث، ترجمة: علاء أحمد صلاح، القاهرة، مركز الخبرات المهنية للإدارة (بميك).
22. محمد عباس الزعفران - العوامل الطبيعية والاجتماعية والاقتصادية المؤثرة على تخطيط الإسكان بمصر - مؤتمر جامعة الأزهر - 1975
23. محمد شوقي عبد العليم أبو ليله؛ هناء فرج مرعى عثمان - استدامة المسكن الاجتماعي في إطار البرنامج القومي لمصر في الألفية الثالثة دراسة حالة مشروع " ابني بيتك " - مؤتمر الإسكان العربي الأول استدامة البناء في المنطقة العربية وخاصة البيئة الصحراوية 23-26 ديسمبر 2010
24. مدحت مصطفى خورشيد - آليات النظام القومي لتصنيف البناء الأخضر المصري - مؤتمر الإسكان العربي الأول استدامة البناء في المنطقة العربية وخاصة البيئة الصحراوية 23-26 ديسمبر 2010
25. مها سامي كامل - كيف تصبح قرى الظهير الصحراوي نموذجاً للقرى الناجحة - المؤتمر السابع لتنمية الريف المصري والمياه والطاقة والتنمية الريفية 13-15 أكتوبر 2009
26. ميشيل لطيف ميخائيل؛ شريغ أبو المجد؛ شريف حسن كامل - المنشآت من الحوائط الحاملة (دراسة عامة) - مركز بحوث الإسكان والتخطيط العمراني - 1974
27. نموذج الإسكان الأول (4) R - وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية - هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة - هيئة التخطيط العمراني - 2012
28. هبة الرحمن احمد - المخاطر المصاحبة لإدارة وتنفيذ مشروعات الإسكان منخفضة التكاليف - المؤتمر الدولي نحو إسكان منخفض التكاليف - القاهرة - مايو 2007
29. هدى لشيهب - الجنوب التونسي عمارة تعانق الصحراء - مؤتمر الإسكان العربي الأول استدامة البناء في المنطقة العربية وخاصة البيئة الصحراوية 23-26 ديسمبر 2010

1. **Lynn M. Froeschle**, "Environmental Assessment and Specification of Green Building Materials," The Construction Specified, October 1999, p. 53.

2. D.M. Roodman and N. Lenssen, A Building Revolution: How Ecology and Health Concerns are Transforming Construction, Worldwatch Paper 124, Worldwatch Institute, Washington, D.C., March 1995, p. 5.

3. Ross Spiegel and Dru Meadows, Green Building Materials: A Guide to Product Selection and Specification, John Wiley & Sons, Inc., New York, 1999.
4. Environmental Building News, Building Green on a Budget, Vol 8, No. 5, May 1999, [www.ebuild.com/Archives/Features/ Low Cost](http://www.ebuild.com/Archives/Features/Low Cost).
5. William Fisk and Arthur Rosenfeld, Potential Nationwide Improvements in Productivity and Health from Better Indoor Environments, Lawrence Berkeley National Laboratory, May 1998.
6. Gottfried Technology, excerpt from Web site, www.buildingfutures.com/p3.htm, Feb. 9, 1999
7. www.ciwmb.ca.gov/GreenBuilding/
8. <http://www.sustainable.doe.gov/freshstart/articles/ptipub.htm>
9. www.dpla.water.ca.gov/urban/conservation/landscape/wucols/
10. www.cal-iaq.org
11. www.buildinggreen.com/
12. www.usgbc.org
13. www.eeba.org/technology/criteria.htm
14. www.energy.wsu.edu/projects/building
15. www.greenbiz.com/news/news_third.cfm?NewsID=25933
16. www.buildinggreen.com/news/executive.cfm
17. www.greenbiz.com/news/news_third.cfm?NewsID=25342&CFID=8832437&CFTOKEN=39832421
18. www.ipmvp.org
19. sustainable.state.fl.us/fdi/edesign/resource/index.html
20. www.ecocitycleveland.org/ecologicaldesign/greenbuilding/codereform.html
21. www.usgbc.org
22. www.austinenergy.com/Energy Efficiency/Programs/Green Building/index.htm
23. www.ci.scottsdale.az.us/greenbuilding/
24. www.portlandonline.com/osd/index.cfm?c=41481
25. www.builtgreen.net
26. www.thegbi.org/newmexico/
27. www.healthhouse.org/
28. www.bouldercolorado.gov/index.php?option=com_content&task=view&id=208&Itemid=489
29. www.kitsaphba.com/bbk.html
30. www.bre.co.uk/service.jsp?id=51
31. www.aia.org/pia/cote/rfp/
32. www.cityofseattle.net/sustainablebuilding/Leeds/docs/LEED_Sample_Lang_3_2002.pdf

التعمير غير القانوني وإشكالية التعريف

Illegal urbanization and problematic definition

فدوى الكوني

باحثة في سلك الدكتوراه، جامعة عبد المالك السعدي، كلية الآداب والعلوم الإنسانية، تطوان، المغرب.

fadoua.elkouni@gmail.com

ملخص:

يناقش موضوع هذا المقال إشكالية تعدد مصطلحات ومفاهيم التعمير غير القانوني، وكما نعلم أن أي دراسة علمية منهجية تنطلق مما كتب في نفس الموضوع أو جزء منه، كما أن الاهتمام بالتأطير المفاهيمي يعتبر مفتاح البحث. إذ من خلاله يتم تحديد المصطلحات المهيكلة له، وتناول مفهومها عن طريق معاجم مختلفة ومقاربتها في الحقل المعرفية الأخرى، قصد الإحاطة بحيثياتها، خاصة عندما يتعلق الأمر ببعض المصطلحات الشائكة المتعددة المفاهيم، بهدف إزالة اللبس والغموض الذي قد يعتري القارئ.

وتبعاً لذلك، سنحاول قدر الإمكان شرح بعض المفاهيم التي تعبر عن ظاهرة التعمير غير القانوني من وجهة نظر بعض الباحثين الذين حاولوا تقديم تعريفات ستساهم لا محالة في توضيح الغموض الذي قد يتبادر لذهن القارئ في هذا الشأن.

الكلمات المفتاح: التعمير غير القانوني، إشكالية التعريف، أشكال التعمير غير القانوني.

Abstract

The subject of this article deals with the problem of illegal urbanization. The concept is discussed in different dictionaries and their approach in other fields of knowledge, in order to capture their implications, especially, when it comes to certain thorny terms, with multiple concepts, in order to eliminate confusion and the ambiguity that the reader may have.

Thus, we will try, as much as possible, to explain some of the concepts which express the phenomenon of illegal urbanization from the point of view of some researchers who have attempted to provide definitions which will inevitably help to clarify the ambiguities that may arise in the reader's mind. in this regard.

Keywords : illegal urbanization, problematic definition, illegal forms of construction

مقدمة:

يشكل التعمير غير القانوني أحد الأشكال الرئيسية للتوسع الحضري بالمغرب، هذا الموضوع الذي أسال مداد العديد من الباحثين والدارسين في مجال الجغرافيا وعلوم الاقتصاد وغيرها من العلوم الأخرى، التي رأت فيه موضوعاً يدخل ضمن اختصاصاتها واهتماماتها المجالية، وهو ما يضع الباحث المتتبع لهذا الشأن في غموض وشك كبيرين، خاصة فيما يتعلق بالمفاهيم والمصطلحات المستعملة في هذا الصدد، والتي تختلف من بلد لآخر،

فما يصنف على أنه بناء غير قانوني في بلد قد يعتبر قانونيا في بلد آخر، وهذا بسبب اختلاف المعايير والمقاييس المحددة للتعيمير غير قانوني، ومن أجل الإحاطة أفضل بظاهرة التعيمير غير القانوني لا بد من معرفة التسميات والمصطلحات المتداولة والمعبرة عن الظاهرة، واختيار أنسبها والأكثر دلالة عن جريمة الإخلال بالقوانين المنظمة لعملية البناء والتعيمير. فأين تتجلى أهمية ضبط المصطلحات والمفاهيم العلمية؟ وما هي أشكال التعيمير غير القانوني؟ وما هي أوجه الاختلاف فيما بينها؟.

مراحل وأدوات الدراسة: ارتكزت المنهجية المعتمدة في هذا العمل على ما يلي:

العمل الجيولوجرافي: بالاعتماد على مجموعة من الكتب والأبحاث والتقارير حول الموضوع المعالج؛

العمل الميداني المنجز بتراب بني معدن (جماعتا أزلا والزيتون) ضواحي مدينة تطوان منتصف سنة 2018، والذي شمل توطين 4671 بناية¹⁹ و 330 استمارة²⁰ غطت مختلف الدواوير المدروسة بنسب متباينة تتراوح ما بين 8% و 14%؛

1- ضبط المفاهيم

يعد ضبط المصطلحات والمفاهيم ضبطا جيدا سببا من أسباب نجاح وفهم خبايا الموضوع المدروس، و"المصطلحات هي مفاتيح العلوم، على حد تعبير الخوارزمي، وقد قيل إن فهم المصطلحات نصف العلم، لأن المصطلح هو لفظ يعبر عن مفهوم، والمعرفة مجموعة من المفاهيم التي يرتبط بعضها ببعض في شكل منظومة. ومن جهة أخرى "يعرف علم المصطلح بأنه العلم الذي يبحث في العلاقة بين المفاهيم العلمية والألفاظ اللغوية التي تعبر عنها. فكل نشاط إنساني وكل حقل من حقول المعرفة البشرية يتوفر على مجموعة كبيرة من المفاهيم التي ترتبط فيما بينها داخل الحقل الواحد على هيئة نظام متكامل، وتكون على علاقات بمفاهيم الحقول الأخرى.

يتوفر كل حقل على مجموعة كبيرة من المصطلحات التي تعبر عن مفاهيمه لغويا. ويصاحب كل تقدم وتطور في حقول المعرفة نمو وزيادة في عدد المفاهيم التي تحتاج إلى مصطلحات تقابلها، فالوحدة التي لا انفصام لها بين العلوم والمصطلح قائمة على التعريف العلمي الدقيق ومصطلحات علم محدد من العلوم تشكل فيما بينها نظاما لا يحقق الغاية من وجوده ما لم تكن العلاقات متبادلة بين عناصره، متميزة دلاليا ومتجاوبة مع النظام المفهومي للعلم موضوع البحث ولا يتأتى إدراك كنه النظام المفهومي لعلم من العلوم حتى نحقق تصنيفا مفهوميا يقوم على أسس موضوعية ومنطقية.

- بلغ مجموع المباني حسب الجرد الميداني بتراب بني معدن 4671 بناية، 3928 مأهولة و 743 غير مأهولة.¹⁹
²⁰ - نشير إلى أن هذه الدراسة في الأصل جزء من بحث شامل (بحث الماستر)، حمل عنوان: " التعيمير الذاتي بتراب بني معدن (جماعتا أزلا والزيتون، إقليم تطوان)", انخرطنا فيه منذ سنة 2018 ، ونوقش سنة 2020، بكلية الآداب والعلوم الإنسانية، جامعة عبد المالك السعدي، تطوان، المغرب.

ورد في أحد مؤلفات محمد بلفقيه فإن " المفاهيم والمباني والمعاني والمصطلحات كلها ثمار لثقافة معينة تندرج في سيرورة تاريخية خاصة [...] إن المفاهيم تنتمي إلى منظومة حضارية وحسب، بل إنها تصطبغ بصبغة الخصوصية الثقافية أيضا كما تدل على ذلك استعمالات تلك المفاهيم وتوظيفها حسب المدارس الجغرافية وتياراتها المتنوعة. زد على ذا وذلك أن جملة من المفاهيم الجغرافية الخاصة قد تم وضعها باستعمال قوالب إيديولوجيا [...] وقوالب العلوم الأخرى [...].

وإذا ما سلمنا بصحة ما توصل إليه محمد بلفقيه بأن " الناطقين بالضاد لا يزالون يعيشون فوضى المصطلح، كما يعيشون كل أنواع الفوضى، رغم تعدد مجامع اللغوية وتنوع مؤسساتهم التعريبية "، فإن وبالتأكيد يجب علينا ضبط معنى مجموعة من المفاهيم المحورية المتعلقة بالسكن، لتساعدنا على بعض الإشكالات التي يتخبط بها المجال والإنسان.

1-1- تعريف التعمير

حسب المعجم المتخصص للتعمير والتهيئة لسنة 1988، فإن مختلف المعاجم القرن العشرين قد عرفت التعمير (Urbanisme) بعلم أو فن أو تقنية لتنظيم مجال المؤسسات الإنسانية. إن عمومية التعاريف السابقة وعدم قدرتها في إعطاء تعريف حاسم للتعمير أدت إلى ضرورة القيام بدراسة تاريخية للتعمير، فإن الباحثة "شواي" عند تعريفها له قد استعانت بالإطار التاريخي مقدمة بذلك تصنيفات للتعمير أهمها مرحلة ما قبل التعمير ثم مرحلة التعمير التي بدورها صنفها إلى النموذج الثقافي والطبيعي والنموذج الأنثروبولوجي أو نموذج التهيئة لمحاولة تفسير المكونات المرتبطة بالتعمير، وأخيرا نموذج أو مرحلة التعمير التقدمي التي وجدت امتدادها في الحركة العمالية لمجموعة CIAM بالمؤتمر العالمي للمعماريين المعاصرين سنة 1933.

أما معجم لاروس "الكبير" إل للقرن العشرين (1927-1933) أضاف بأن التعمير: "نوع من تسيير العلاقات بين الأشخاص بالطريقة الأكثر ملائمة والأكثر اقتصاد والأكثر اندماج"، وحدد أهدافه في الملائمة والاقتصاد والانسجام في تسيير العلاقات الممارسة من طرف الأشخاص.

وحاول بعض الآخر تعريف التعمير بما يمكن القيام به لتأقلم المدن والفضاءات الجهوية مع الحاجيات التي يتطلبها السكان، أو الذين يترددون على هذه الأماكن يقول "سافي": "التعمير مجموعة من القواعد والمؤسسات والإجراءات القانونية التي تمكن من حيازة واستعمال الفضاء طبقا لمتطلبات الصالح العام الذي تحدده السلطات الإدارية" وقد عبر عن ذلك بقوله، "إذا كان التعمير شانا جماعيا طالما أن احتياجاته المادية تترجم محليا، فإن اهتماماته قد تتجاوز الشأن المحلي المحض لأجل، الصالح العام للأمم.

يفيد هذا التعريف الأخير ارتباط التعمير بالتنمية على المستويين المحلي والوطني، ويؤكد الطبيعة المزدوجة للتعمير التي تجعل اهتمامه يتجاوز الشأن المحلي ليشمل التنمية على المستوى الوطني. إن التعمير يهتم بذلك الدولة ويهم الجماعة، ولهذه الغاية عملت الدولة مسبقا على توزيع الاختصاص بشأنه مع الهيئات المركزية. وينقسم التعمير إلى نوعين: التعمير القانوني المتمثل في التجزئات العقارية (**lotissement**) والمشاريع والبرامج السكنية المنجزة من قبل الدولة في الإسكان (برامج السكن الاجتماعي والاقتصادي، برنامج مدن بدون صفيح... إلخ)، ثم التعمير الغير القانوني موضوع مقالنا وحديثنا في المحور الموالي.

2-1- تنوع كبير في أشكال التعمير الذاتي

تتعدد أشكال التعمير الذاتي، لذا سنعمل على ذكر المصطلحات المستعملة من طرف مختلف المختصين للتمييز بين مختلف أشكال التوسع الحضري بالمغرب وهي كالتالي:

📌 تعريف التعمير الذاتي

كثيرة هي المصطلحات المستعملة للدلالة على هذا الشكل من العمران منها: السكن المتستر **clandestin**، السكن الثوري، **révolutionnaire**، السكن الطوعي **Spontané**، ومفردات أخرى مبهمة كالسكن التلقائي، السكن غير المشروع، السكن غير المصمم، السكن الطفيلي، السكن غير المندمج... إلخ. فإذا كانت هذه المفاهيم في مجملها تشير ضمنا إلى الظروف التي تم فيها هذا العمران (غياب السلطة، التستر عن القانون)، إلا أنها لا تعترف بها صراحة كعناصر تشكل جزءا من الواقع الحضري. تجنبا إذن للالتباسات التي تشوب المصطلحات السالفة، فإنه تم اللجوء، للتعبير عن هذه الأجسام، إلى استعمال مفهوم أكثر مرونة ألا وهو العمران الذاتي تمييزا له عن البناء الذاتي **auto construction** لضيق معناه، وتمييزا له كذلك عن الأشكال غير المشروعة الأخرى والتي تختلف عنه في نوع بنائها، وفي الظروف التاريخية المصاحبة لظهورها.

إن مفهوم التعمير الذاتي (**auto-urbanisation**) يدل على كل سكن صلب، تم تشييده بكيفية غير شرعية، على أراض تم اقتناؤها بكيفية غير قانونية، بواسطة الادخار الفردي **epargne personnelle**. والجدير بالذكر أنه إذا كان هذا التعريف صالحا لضبط هذا الشكل العمراني داخل الحدود الرسمية للدائرة الحضرية إلا أنه يفقد صلاحيته العملية خاصة فيما يتعلق بكيفية التشييد بالنسبة لتلك الأجسام الموجودة في المناطق الانتقالية التي جعلتها هذه الحدود الرسمية، التي لا تستند إلى معايير دقيقة للتعريف بالمدينة. ومهما يكن فإن أشكال العمران الذاتي توحى بتلك التجمعات السكنية التي لا تختلف كثيرا عن البناءات الحضرية المشروعة، وهي بالتالي قد تشير إلى إمكانية توفر دخل مرتفع عما هو عليه الحال في أحياء الصفيح، يجعل أصحابها يفضلون البقاء هناك رغم تحسن أوضاعهم المادية لأنهم ألفوا العيش في تلك (الأوساط) المجالات.

السكن السري

يعرف على المستوى الرسمي بأنه سكن صلب ناقص التجهيز يتم بدون الحصول على رخصة سواء على مستوى التجزئة أو التشييد، وغالبا ما نجد هناك من يخلط بين البناء السري والتعمير الذاتي ذلك أن السكن السري (clandestin)، قد يتم في أي مكان حتى داخل التجزئات المجهزة القانونية، كأن يعتمد شخص ما إلى إضافة طابق أو مسكن، مخالفا بذلك الرخصة المحصل عليها أو يعتمد شخص ما إلى تشييد مبنى فوق بقعة أرضية بكيفية فردية دون الحصول على أية رخصة.

السكن غير القانوني

وهو ما يتعارف عليه بالسكن "العشوائي" أو "المتستر" إلى جانب عدد من التسميات التي تحيل عموما على سكن مبني من مواد صلبة دون ترخيص وفي غياب كلي وجزئي للتجهيزات الأساسية التحتية أو الفوقية. هذا التعريف يقربنا من التعريف القانوني المعتمد في إطار القانون 25/90 المتعلق بالتجزئات والتقسيمات والمجموعات السكنية، والذي يعتبر غير قانوني (non règlementaire) كل تجزئة تم إحداثها دون الحصول على إذن إداري مسبق أو التي لم تنجز بها أشغال التجهيز وفق الوثائق المدلى بها للحصول على رخصة التجزئة.

السكن العشوائي

على حد قول محمد معنى السنوسي "ظاهرة طبيعية لسياسة غير طبيعية"، يرمز السكن العشوائي (anarchique)، في معظم الأحيان، إلى عدم توفر الحد الأدنى من الخدمات الأساسية في التجمعات السكنية بالإضافة إلى عدم تحقيق المستوى الأدنى من الجودة²¹، والتي تعتبر ضرورية لتحقيق الحد اللازم من شروط الراحة والصحة والأمان، وذلك بنمو وإنشاء مبان لا تتماشى مع النسيج العمراني، وبشكل مخالف لقوانين التنظيم المعمول بها، ويشمل ذلك القوانين العمرانية والصحية وضوابط السلامة العامة. إذ يمكن القول بأن هذه الظاهرة تعيق تنمية المجتمعات.

السكن غير اللائق l'habitat insalubre

هو مصطلح شائع الاستعمال يضم أشكالا متعددة من السكن؛ بين صفيح وأحياء عتيقة وأنسجة مهددة بالانهيار وسكن غير قانوني والسكن القروي الهامشي بضواحي المدن، وهذا ما يجعل هذا المفهوم لا يكتسب نفس الثقل ولا يؤدي نفس الغاية في كل استعمالاته. لكنه رغم ذلك يمكّن من الجمع بين أوضاع سكنية متباينة تلتنقي في كونها لا تليق بالإنسان ولا تتلاءم والحياة الحضرية.

²¹- إن حق كل مواطن مغربي في سكن لائق هو حق تضمنه، في المقام الأول، الاتفاقيات والمعاهدات الدولية التي صادقت عليها بلادنا، والتي تسمو على التشريعات الوطنية. إضافة إلى أن الفصل 31 من الدستور يؤكد على حق في السكن، كما أن الميثاق الاجتماعي للمجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي قد دعا السلطات العمومية إلى ضمان الحق في الولوج إلى سكن لائق، مع تحديد هدف لهذا الحق يقوم على تحسين شروط الولوج إلى سكن ملائم لفائدة جميع المواطنين.

السكن الصفيحي bidonvilles

يعتبر أحد أقدم أنواع السكن غير اللائق وهو يتكون من سكن هش يعتمد على مواد قصديرية أو خشبية ويفتقر إلى مقومات السكن اللائق (الصورة رقم 1)، وتتعدم فيه أبسط التجهيزات التحتية وشبكات الماء والكهرباء وقنوات الصرف الصحي. نشأ هذا النوع من السكن في مطلع القرن الماضي بهوامش المدن وبجوار المعامل نظراً لحاجة الرأسمال إلى اليد العاملة.

تتصف أحياء الصفيح بكونها "عبارة عن تجمعات من البراريك التي تم تشييدها بوسائل وأدوات ومخلفات الصناعة، فهي حواضر مبنية بمواد صلبة. لكن بالرغم من وجود براريك مبنية جدرانها ببعض المواد الصلبة، إلا أنها تعتبر وحدات سكنية مجردة من أبسط مستلزمات الراحة ومن غياب تام لكل المرافق والخدمات العمومية من شبكات للماء الصالح للشرب والكهرباء ومن الربط بقنوات الصرف الصحي، مما يهدد ساكنة هذه الأحياء بمخاطر صحية عديدة، ومما يزيد من تعقيد وضعية سكان هذه الأحياء، الاكتظاظ السكاني الذي تتميز به، والذي يؤدي في آخر المطاف "إلى انتشار المآسي الاجتماعية، كارتفاع نسبة الجريمة بين الشباب واحتدام التفكك العائلي والاجتماعي وارتفاع معدل الوفيات مقابل انخفاض متوسط الأعمار وتواضع دخل العائلات".

الصورة رقم 1: النواة الصفيحية للمنكوبين بتطوان



المصدر: المندوبية الإقليمية لوزارة السكنى والتعمير وسياسة المدينة بتطوان.

توضح الصورة نوع السكن الصفيحي بنواة " المنكوبين " بحي بسانية الرمل الذي وفدت إليه مجموعة من الأسر في ستينيات القرن الماضي، بسبب الفيضانات التي شهدتها مدينة القصر الكبير ونواحيها، وتم إيوائهم²² داخل بعض الثكنات العسكرية بالمدينة، يمكن ملاحظة أن وضعية السكن لا ترقى إلى مستوى العيش اللائق. وقد تم ترحيلهم إلى حي نقاطه في السنوات الأخيرة، حيث استفاد المعنيون من بقع أرضية مبنية بتجزئة تمودة التي أنجزتها الدولة في إطار برنامج مدن بدون صفيح، سعياً منها للقضاء على السكن غير لائق²³.

22- الإيواء العاجل من المشاريع الطارئة التي لا تحتتمل التأجيل، فعند حدوث كارثة طبيعية كفيضانات والزلازل والحروب، يقع الأبرياء والمواطنون العزل ضحية ذلك وهؤلاء المتضررون يراود لهم إيواء عاجل كالبيوت المتنقلة، أو أن تفتح أمام هؤلاء ملاجئ عامة مثل المدارس وصلالات الملاعب الرياضية المغطاة والمراكز الحضرية، أو أن يدفع لهم بدل إيجار لفترات زمنية معينة حتى يتم تأمين مسكن مناسب لهم.

23- نشير إلى أن هذه الدراسة في الأصل جزء من بحث شامل (بحث الإجازة)، حمل عنوان: " سياسة الدولة في مجال إعادة الإسكان، حالة مدينة تطوان"، انخرطنا فيه منذ سنة 2013، ونوقش سنة 2014، بكلية الآداب والعلوم الإنسانية، جامعة عبد المالك السعدي، تطوان، المغرب، ص، 42.

السكن المتقدم

يتواجد السكن المتقدم بشكل كبير في المدن العتيقة التاريخية وحتى في المدن الجديدة، وترجع أسباب تنامي هذا النوع من السكن إلى تغيير وضعية السكن في البيوت القديمة الناتج خصوصا عن انخفاض مستوى دخل السكان، وإلى اكتظاظ أو عدم استعمال هذه البيوت، وإلى غياب الصيانة والتجهيزات العصرية.

الأنسجة المهددة بالانهيار

كل بناية أو منشأة كيفما كان نوعها يمكن لانهارها الكلي أو الجزئي (الصورة رقم 2)، أن يترتب عنه مساس بسلامة سكانها الأصليين أو الساكنة المارة بجانبها أو البنايات المجاورة وإن كانت غير متصلة، وبالتالي فهي بنايات قديمة وهشة، تأكلت دعاماتها وتسربت المياه العادمة ومياه الشرب والأمطار داخل جدرانها، كما تأثرت بالعوامل المناخية وضعفت مواد البناء المستعملة بها سابقا، إضافة إلى التغييرات العشوائية التي تقوم بها الساكنة، دون مراعاة ضوابط البناء وانعدام تصاميم الخرسانة المسلحة والصيانة. ومن خلال زيارة بعض هذه الأحياء بالمدينة القديمة في تطوان، تتضح وضعيتها المزرية؛ أزقة ضيقة، وجود مشاكل في الصرف الصحي ثم تدهور في واجهات المنازل.

الصورة رقم 2: بناية آيلة للسقوط بحي الطالعة



المصدر: عدسة الباحثة فدوى الكوني 12.02.2021

السكن الصلب

وهو بنايات ذات تراكيب معقدة وممزوجة عشوائيا من مختلف المعادن الآتية من الاسترجاع، مع استعمال نسبة كبيرة من المواد التقليدية المفتقدة لأدنى هيكلية، إلى جانب غياب الروابط الهيدروليكية الضرورية في مثل هذه الحالات. ويعد هذان الصنفان الأخيران أرقى أصناف السكن²⁴ الهش الوارد ذكرها، حيث نلاحظ عليهما إدراج

²⁴- السكن هو ببساطة، تلك الوحدة المعمارية التي تأوي الساكن وتتوفر فيه متطلبات الإقامة والحماية، إلا أن هذا التعريف قد يبدو في نظر البعض الآخر ناقصا وغير تام، ومفهومها ضيقا في نفس الوقت، فالسكن كما جاء على لسان أحد الباحثين، "لا يعني توفر

عدة تغييرات في السكن، وهذا من أجل تحسين شروط هذا السكن سواء تعلق الأمر بتصليحه أو بإضافة بعض ما يحقق رفاهية محدودة له أو للحي كالتخفيف من الضغط والتزام داخل السكن الواحد. على الرغم من افتقارهما للمقومات الأساسية وقواعد سلامة البناء.

كما أن اللجوء إلى السكن الصلب يعكس نوعاً من الإرادة السكانية الرامية إلى التكيف مع متطلبات البيئة والمرحلة، من خلال العمل المستمر على إدخال التحسينات والتعديلات الملائمة على هذه البيئات، وذلك وفقاً لحدود إمكانيات قاطنيها في ظل عدم بروز أية مؤشرات على وجود انفراج يلوح في الأفق لمأساتهم مما يجبرهم على التحول نحو خيار الإقامة الدائمة في هذه المجالات.

السكن الهامشي

تطلق هذه التسمية في الغالب على الأحياء السكنية التي لا تخضع لمعايير التهيئة المجالية، كفعل عقلائي مدبر؛ إذ تنعدم في مثل هذه الأحياء كل التجهيزات الضرورية للعيش الإنساني من طرق شوارع مساحات خضراء، كما يغلب على هذه الأحياء (الهامشية) سكن عشوائي أو غير لائق أو هامشي، وهي كلها مسميات لمجال سكني تنعدم فيه شروط البناء السليم.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن أسباب توسع وانتشار هذا النوع من البناء كثيرة ومتعددة، وتختلف الإجابات حولها باختلاف الباحثين والمتدخلين خاصة في العقود الأخيرة؛ إذ أصبح الاهتمام بهذه الأنماط السكنية متزايداً.

السكن الفوضوي

هناك تسميات عديدة لمفهوم البناء الفوضوي وأكثرها شيوعاً واستعمالاً هي: البناءات المتدهورة، الأحياء القصدية، الأحياء الفقيرة، المناطق المتخلفة، الأحياء الطفيلية، الأحياء الخربة، والسكن غير اللائق، الأبنية المتدهورة، البناء السري، عشيش، الصفيح، التوسع العمراني غير المنظم (الصورة رقم 3)، السكن المشوه²⁵... الخ. كما توجد كذلك تسميات مستعملة في اللغة الفرنسية تعبر عن البناء الفوضوي وهي البناءات غير الشرعية "illicite Constructions" والبناءات غير المنظمة "Constructions irrégulières"، البناءات المهمشة "marginales Constructions"، بناءات ناقصة الإدماج العفوية البناءات، "Constructions sous-contrôlées"، البناءات "intégrées"، "Constructions spontanées" غير المراقبة "incontrôlées"، والبناءات الفوضوية "anarchique Constructions"، "البناءات غير مخططة planifiés-non"

الفرد على منزل يقطنه، بل الأهم من ذلك تملكه لهذا المسكن، وهو الأمر الذي قد يبدو صعباً أحياناً، خاصة عندما يتعلق الأمر بالطبقة ذات الدخل المحدود أو الضعيفة، لمجموعة من الأسباب ترجع بالأساس للأزمة الخانقة التي عرفها قطاع الإسكان.²⁵ وهو كل ما بني بمواد غير ثابتة (العشش والأكواخ)، ولم يراع فيه شروط الصحة العامة أو الظروف البيئية وخالي من الخدمات (مياه الشرب- صرف الصحي)، وهذا يمثلته بائعو الخردة وأصحاب العربات "الكارو"، وهؤلاء منتشرون في كل المناطق العشوائية، وليس لهم شياخة كثيفة بعينها.

" les bidons constructions"، "الأحياء الهشة précaires Cité"، "الأحياء "Gourbille" الأكوخ منطقة " les bidons villes" القصديرية. وفي نفس المقام هناك تسميات مستعملة في اللغة الإنجليزية مثل المنطقة المتدهورة "Deteriorated area". ومنطقة البسطاء أو المنطقة الفقيرة "area Bustees"، وغيرها من التسميات الكثيرة التي تعبر أن هذه البناءات غير سوية.

الصورة رقم 3: نموذج للسكن المتزاحم بدوار البويير (جماعة أزلا)



نلاحظ من الصورة رقم (3) نموذجا من السكن المتزاحم بدوار البويير، والذي تبرز تجلياته في التصاق المساكن مع بعضها البعض وعدم ترك مسافة معقولة بين الأزقة والدروب بحيث تتداخل البناءات فيما بينها، الأمر الذي ينعدم معه التباعد الاجتماعي، وتقل فيه الخصوصيات السكنية إلى حد بعيد. المصدر: عدسة الطالبة الباحثة فدوى الكوني 11.08.2018.

لقد عرف Pierre george²⁶ البناء الفوضوي في أبحاثه بقوله: هذا الاسم قد استعمله الباحثون لتمييز السكن الفوضوي الذي وجد نتيجة تكديس السكان في المدن الكبرى التابعة للبلدان الأقل نمواً، إذ أن هؤلاء السكان ليست لهم موارد رزق، جاؤوا من الضواحي واحتلوا مجالا لا يستهان به من المدينة، وغالبا ما يكون هذا المجال عبارة عن مناطق معرضة للفيضانات أو أنها عبارة عن منحدرات. وقد بنيت هذه المباني بمواد تحصلوا عليها مجانا من أماكن القمامة أو الموائى أو أماكن التخزين وهي عبارة عن صفائح من القصدير أو القش وتفتقر تماما إلى أبسط الشروط الصحية، كما تعكس صورة حقيقية عن فقر المساكن الريفية التي جاؤوا منها.

وبناءً على ما سبق نجد أن مصطلح البناء الفوضوي هو المصطلح أو التسمية الأكثر تداولاً وشيوعاً سواء في مجال وسائل الإعلام والاتصال أو في الخطابات السياسية والتصريحات الحكومية والممارسات الإدارية اليومية، فهذه التسمية تعبر بصدق عن حالة الانفلات العمراني المخالف للقوانين التي تم بمسألة البناء والتعمير.

🚧 السكن الهش 'habitat précaire'

26- باحث فرنسي مختص في علم الجغرافيا، ولد في 11 أكتوبر 1909 في باريس في فرنسا، وتوفي في 11 سبتمبر 2006 في فرنسا.

يمكن تعريف هذا النوع من السكن بأنه عبارة عن تجمعات سكانية نمت وتوسعت بوضع اليد على أراضي الغير داخل المدن وغالبا على أطرافها (الصورة رقم 4)، لتبدو بشكل كتل مترابطة من الأكواخ أو المساكن المؤقتة، المبنية من المهملات على أراضي خالية من الخدمات كالماء، الكهرباء، المجاري العمومية...، كما تنقل إلى المرافق الاجتماعية والصحية وتسكنها أفقر طبقات المجتمع المكونة غالبا من الريفيين، الذين قدموا للمدن رغبة في الحصول على العمل وتأمين مستوى حياة أفضل.

الصورة رقم 4: نموذج للسكن الهش بضواحي مدينة تطوان



نلاحظ من الصورة رقم (4) نمودجا من السكن الهش بدوار البويبر (جماعة أزلا)، مكون من غرفة فقط يفترق لمختلف المرافق في انتظار استكمال الجزء المتبقي الذي يستغل بشكل مؤقت في نشر الغسيل. المصدر: عدسة الطالبة الباحثة فدوى الكوني

.16.08.2018

خلاصة

من خلال تحليل الدراسات السابقة يمكننا أن نخلص إلى حقيقة هامة مفادها أننا لا نستطيع أن نصنف أنماط الأحياء العشوائية عن طريق الاعتماد على معيار واحد فقط كنمط الإسكان السائد في الحي. لأن كثيرا من الأحياء غير العشوائية في بعض الدول الفقيرة تعتمد على نماذج إسكان مختلفة، إذ ليست بالضرورة أن تكون تلك النماذج عشوائية طالما أنها بنيت بطريقة قانونية. وفي الوقت نفسه لا نستطيع أن نصنف أنماط الأحياء العشوائية بالاعتماد على معيار عدم وصول المرافق العامة كالمياه والكهرباء فقط، فمن الممكن وصول هذه المرافق إلى الحي بعد فترة نتيجة للضغوط الشعبية أو نظرا لظرفية استثنائية.

وكما رأينا من خلال استعراض الدراسات السابقة فإن النسيج التخطيطي أو مواد البناء المستخدمة في بناء المساكن أو الكثافة السكانية ليس بالضرورة أن تعطينا مدلولاً على أن الحي عشوائي فكثير من الأحياء التقليدية القديمة تتبع نفس هذا النمط، وعلى هذا الأساس نستنتج أن تصنيف أنماط الأحياء العشوائية يعتمد على عدد من

العناصر العمرانية والاجتماعية والاقتصادية، وكل عنصر من هذه العناصر يحتوى على عناصر ثانوية، ويشكل معيار عدم ملكية أو قانونية الأرض العامل المشترك في جميع هذه الأنماط .

قائمة المراجع

- 1- الكوني (فدوى)، 2020، "التعمير الذاتي بتراب بني معدن، (جماعتا أزلا والزيتون، إقليم تطوان)"، بحث لنيل شهادة الماستر في: المجالات الانتقالية وقواعد التهيئة، كلية الآداب والعلوم الإنسانية، جامعة عبد المالك السعدي، تطوان، المغرب، عدد الصفحات، 284.
- 2- بنعيش (سعيد)، 2013، "المسألة السكنية في مدينة الفنيدق، عمالة المضيق الفنيدق"، بحث لنيل شهادة الماستر في: المجالات الانتقالية وقواعد التهيئة، كلية الآداب والعلوم الإنسانية، جامعة عبد المالك السعدي، تطوان، المغرب، عدد الصفحات، 263
- 3- القاسمي (علي)، 2008، " علم المصطلح: أسسه النظرية وتطبيقاته العلمية"، دار النشر مكتبة لبنان، بيروت، لبنان، مأخوذ من الالكتروني لجمعية الترجمة العربية وحوار الثقافات، <http://www.atida.org/makal.php?id=188>
- 4- القاسمي (علي)، " النظرية العامة والنظرية الخاصة في علم المصطلح"، في: مجلة كلية الآداب والعلوم الإنسانية بفاس، عدد 4، "ندوة المصطلح النقدي وعلاقته بمختلف العلوم"، الصفحات، 15-19.
- 5- بلفقيه (محمد)، 2002، "الجغرافيا القول عنها والقول فيها، المقومات الإبيستيمولوجية"، الطبعة الأولى، دار النشر المعرفة، الرباط، المغرب، عدد الصفحات 898.
- 6- بلاغ (يونس) 2017-2018، " الرأي الاستشاري في ميدان التعمير"، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية بسلا، عدد الصفحات، 356.
- 7- بن مالك (أسماء)، 2014، "إشكالية ترجمة المصطلح اللساني و السيميائي من الفرنسية إلى العربية معجم "المجيب" لأحمد العايد أنموذجا"، رسالة لنيل شهادة الماجستير في الترجمة، جامعة أبي بكر بلقايد، كلية الآداب واللغات، تلمسان، الجزائر.
- 8- الشخي (نور الدين)، 1990، "ظاهرة التعمير الذاتي في مدينة تطوان"، في: "مجلة كلية الآداب والعلوم الإنسانية"، جامعة عبد المالك السعدي، العدد4، تطوان، المغرب، الصفحات 83-157.
- 9- وازويت (مولاي الحسن)، 1988، "أشكال العمران الذاتي بمدينة مكناس"، في: أعمال ندوة الحاضرة الإسماعيلية، جامعة سيدي محمد بن عبد الله، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية بمكناس، المغرب.
- 10- عامر (محمد)، 1985، "المضاربة العقارية والسكن السري بفاس"، مجلة كلية الآداب والعلوم الإنسانية بفاس، العدد1، الصفحات، 61-83.
- 11- الكوني (فدوى)، 2014، " سياسة الدولة في مجال إعادة الإسكان، حالة مدينة تطوان"، بحث لنيل شهادة الإجازة، كلية الآداب والعلوم الإنسانية، جامعة عبد المالك السعدي، تطوان، المغرب
- 12- لعويجي (عبد الله)، 2016-2017، " التعمير غير القانوني ودور الإدارة في الحد منه"، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان

- 13- شويكي (المصطفى)، 2004، "السكن غير اللائق بالدار البيضاء"، الاتحاد الجغرافي المغربي، منشورات فرع الدار البيضاء، عين الشق، المغرب.
- 14- السنوسي معنى (محمد)، 1988، "أضواء على قضايا التعمير والسكنى بالمغرب" دار النشر المغربية، الدار البيضاء، المغرب
- 15- المملكة المغربية، تقرير المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي، 2019، حول "السكن في الوسط القروي: نحو سكن مستدام ومندمج في محيطه
- 16- الشخي (نور الدين)، (2004-2005)، "دراسة جغرافية للمجموعة الحضرية التطوانية"، أطروحة لنيل دكتوراه الدولة في الآداب، تخصص الجغرافيا البشرية، جامعة محمد الخامس-أكادال، كلية الآداب والعلوم الإنسانية، شعبة الجغرافيا، الرباط، المغرب
- 17- صافي (عبد الحق)، 2011، "بيع العقار في طور الإنجاز"، مطبعة النجاح الجديدة، الدار البيضاء، المغرب، عدد الصفحات، 399.
- 18- ظريف (جواد)، 2017، "البيانات الآلية للسقوط بالمغرب، أية إستراتيجية للتدبير"، في: مجلة جيل الدراسات السياسية والعلاقات الدولية، العدد 11، جامعة الحسن الثاني، الدار البيضاء، المغرب. الرابط، <http://jilrc.com/> ، تاريخ الاطلاع 12.02.2021.
- 19- الفاخوري (إديس)، 2010، "السكن في ظل التشريعات العقارية الخاصة"، في "الحق في السكن وتدبير مجال العقار"، (مؤلف جماعي) ، سلسلة الندوات والأيام الدراسية، العدد 36، منشورات كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية، جامعة القاضي عياض، المطبعة الوراقة الوطنية ، مراكش، المغرب.
- 20- عبد العظيم (أحمد)، 2005، "العشوائيات في محافظة الإسكندرية، دراسة جغرافية تطبيقية"، في: الإنسانيات دورية علمية محكمة تصدرها، كلية الآداب فرع دمنهور، جامعة الإسكندرية، مصر.
- 21- غربي (ابراهيم)، 2011-2012، "البناء الفوضوي في الجزائر"، في: مذكرة لنيل شهادة ماجستير في الحقوق، فرع: القانون العقاري، جامعة الجزائر يوسف بن خدة، كلية الحقوق، الجزائر.
- 22- زرابية (عبير) وادية (ياسمين)، 2018، "البناء الفوضوي ببلدية السبت -حالة حي الإخوة حميدة- ولاية سكيكدة-"، رسالة لنيل شهادة الماستر في تهيئة المدن، جامعة الإخوة منتوري، كلية علوم الأرض، الجغرافيا والتهيئة العمرانية، قسنطينة، الجزائر.
- 23- قاسمي (شوقي)، 2013، "معوقات المشاركة الشعبية في برامج امتصاص السكن الهش دراسة ميدانية لبرنامج RHP للبنك الدولي للإنشاء والتعمير بالجزائر"، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه العلوم في علم الاجتماع الحضري، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة محمد خيضر بسكرة، الجزائر.
- 24- جردات (صالح سالم)، 2009، "دور وزارة الشؤون البلدية في الحد من السكن العشوائي ومكافحة الفقر في المدن وإعداد استراتيجيات تطوير المدن"، في: ورقة بحث قدمت في المؤتمر الإقليمي الثاني حول المبادرات و الإبداع التنموي في المدينة العربية، المعهد العربي لإنماء المدن، عمان.

25- الخطاب (صديق)، 2007/2008، " محاربة السكن غير اللائق كرهان من رهانات التنمية بتطوان"، رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا المعمقة، كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية، جامعة عبد المالك السعدي، طنجة، المغرب، الصفحتان: 17-18 عن: Secrétariat des missions d'urbanisme et d'habitat, Coopération et aménagement , 1975 , « Manuel d'urbanisme en pays tropical : l' Habitat » Editions Ministère de La Coopération Française, Paris

مراجع باللغة الفرنسية

- Michel Amiot et Sabine Barles et autres, 1988, Dictionnaire de L'urbanisme et de L'aménagement, Sous la direction de Pierre Merlin et Françoise Choay, Coordination Générale: Pierre Merlin , 20 édition QUADRIGE/ MANUEL, PUF.
- Merlin (Pierre), 2015, « L'urbanisme, publications Que Sais-je », Onzième édition
- Paul lacaze (Jean), 1987, Aménager Savilles, les choix maire en matière d'urbanisme, édition du montieux, paris.
- savy (Robet), 1981, droit de urbanisme, Coll Thémis.
- François Priet, La Décentralisation de L'urbanisme (essai sur la réforme de (1983-1985), bibliothèque de droit de l'urbanisme et de l'environnement, L. G. D. J, TOME 2.
- DEBBÉ (Fathallah), 1991, « La Problématique de L'habitat insalubre au Maroc », Revue AL Maouil, N° 1, ANHI, Rabat, Maroc. ▽
- andpedia.org/~hlrn/land/index.php?title=Land_Forum

دور أنشطة القطاع الثالث في هيكلة مركز مدينة تازة

The Role of the Activities of the Tertiary Sector in the Structuring of the City Centre of Taza

محمد شعبان¹، محمد الكريمي²

¹طالبان في سلك الدكتوراه، جامعة بن طفيل المغرب

²مختبر الدراسات والأبحاث في التنمية الترابية.

Mohamedchaabane28@gmail.com

ملخص:

تلعب أنشطة القطاع الثالث دورا هاما في تنظيم الحياة الاقتصادية والاجتماعية داخل المدينة لما تقدمه من خدمات لسكانها لا سواء الخاصة أو العمومية منها، وبالتالي فهي تلعب بذلك دورا مهما في تنظيم المجال. وفي هذا الإطار تعتبر مدينة تازة مركزا للأنشطة التجارية والخدماتية لمحيطها نظرا لموقعها الاستراتيجي الذي يربط الشرق بالغرب وبالشمال إذ تتوفر على بنية تجارية وخدماتية مهمة. من هذا المنطلق سوف نحاول في هذا المقال التطرق في المحور الأول الى تحديد مركز المدينة وتصنيف الأنشطة التجارية الموجودة في مركز مدينة تازة ثم في المحور الثاني التطرق الى دور أنشطة القطاع الثالث في هيكلة مركز المدينة من خلال جرد أهم الأنشطة التجارية والخدماتية وتحديد توزيعها المجالي.

الكلمات المفتاحية: مركز المدينة، مركز الأعمال، الأنشطة الخدماتية، الأنشطة التجارية.

Abstract

The activities of the tertiary sector play an important role in organizing the economic and social life within the city as they provide both private and public services to the residents, and thus they play a key part in structuring space. In this context, Taza is considered to be a centre of commercial and service activities for its surroundings due to its strategic location, linking the East to the West and the North with an essential commercial and service structure. Accordingly, this article tries, first, to define the city centre of Taza and classify its commercial activities. Second, it examines the role played by the activities of the tertiary sector in structuring the city centre through listing the most important commercial and service activities and localising their spatial distribution.

Keywords: City centre; business centre; service activities; business activities

- تقديم مجال الدراسة

تقع مدينة تازة بالممر الذي يصل الممر المغرب الشرقي بالمغرب الغربي، ويشكل هذا الموقع نقطة تحول بين نهر ملوية الشبه جاف من جهة الشرق، وحوض إناون الخصب، من جهة الغرب الذي يمتد في اتجاه الحوض الأسفل سهل سايس، كما يمكن اعتبارها منطقة وصل بين اقصى شمال الاطلس المتوسط وجبال الريف ونظرا لهذا الموقع المتميز الذي يرتفع عن سطح البحر ب 585م فإن الهدف وراء نشأتها، منذ القديم والى بداية الفترة المعاصرة، كانت وظيفة عسكرية امنية حمائية في المقام الأول. وهي مدينة يغلب عليها الطابع الجبلي باردة شتاء وحارة صيفا، وتقع مدينة تازة بالضبط في المغرب الشمالي الشرقي، بين خطي عرض 34 و 34.15 شمال خط الاستواء وبين خطي الطول 4 و 4.15، غرب خط غرينتش، على المحور الطريق السيار فاس-وجدة.

1. تحديد مركز المدينة وتصنيف الأنشطة التجارية

تعرف مدينة تازة رواجاً تجارياً مهماً في جميع الأنشطة خصوصاً ذات الطابع اليومي بجميع انحاء المدينة وتزداد وتيرته كلما اقتربنا من وسط المدينة، هذه الأنشطة تشكل مقياس لوضع ترتيب المدن وتعكس قدرة أي مدينة على تنظيم مجالها فكلما استطاعت المدينة أن تكون شاملة في خدماتها إلا وزادت استقلاليتها عن غيرها من المدن واتسعت رقعة إقليمها²⁷ وهكذا تعتبر التجارة نشاطاً أساسياً في تنمية اقتصاد المدينة ومحركاً أساسياً لاقتصادها وسنقتصر في دراسة تركيز هذه الأنشطة في وسط المدينة ودورها في هيكله مركز المدينة.

منهجية تحديد مركز الأعمال :

مركز الأعمال يعبر عن القوة الحضرية والقلب النابض للمدينة، نظراً لأهمية وأنواع الأنشطة المركزة فيه، فهو يمثل الوجه الحضري للمدينة وتتمركز فيه السلطات السياسية، والأنشطة القيادية.

حسب تعريف Beaujeu- Garnier فمركز الأعمال هو "منطقة تواجد القدرة الشرائية الدائمة والقوية في المجال التجاري ، يتميز بهيمنة المعاملات المالية ، التجارية بالمقارنة مع تحويل البضائع ، فهو منطقة انتشار لجميع أنشطة القطاع الثالث النادرة.

وفي الأخير هو منطقة تراكم التي تنتهي مع احتلال المجال الحضري" وحدد Beaujeu- Garnier مجموعة من الشروط التي يجب توفرها في مركز الأعمال : ندرة الأنشطة العادية تكديس المكاتب، تقلص الوظيفة السكنية، مقاولات ذات طابع عالمي ، تكثف المقرات الاجتماعية للشركات الكبرى، القيمة الكرائية وحجم الضرائب للمحلات التجارية هي جد مرتفعة، تعدد المقرات التجارية الخارجية، وكالات اشهارية، النوادي . وخلاصة القول فان المركزية الحضرية بشكل عام هي فكرة متعددة الأشكال فهي تبين من جهة تخصصات أكثر أو اقل تمييز في استعمال المجال، العمارات ووجود التيارات المترددة، تساهم في تنشيط الحياة العامة فعبر التاريخ الحضري لم تتوقف مراكز المدن عن تنظيم المجال نظراً لتعدد وظائفها.

1. تحديد مركز المدينة

يمكن تعريف مركز المدينة بأنه عقدة المدينة، وملتقى المحاور الكبرى، ومنطقة تجمع أكبر النشاطات الحضرية والتي بها البنايات الإدارية، البنوك، المؤسسات التجارية الكبرى، احتياجات الحياة الثقافية والدينية²⁸. وتقوم منهجية تحديد المركز على مجموعة من المعايير الاقتصادية والسكانية والمجالية لكل منطقة، التي تضمن وتلبي حاجيات السكان سواء المناطق التي تحيط به او التابعة له، فالمركز هو القلب النابض للمدينة، وانطلاقاً

²⁷ - المدينة المغربية بين التدبير المحلي والتنظيم الجهوي: منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية الرباط. سلسلة ندوات ومناظرات رقم: 85، تنسيق محمد الرفاص، صفحة: 28.

²⁸ - Beaujeu Garnier J., Chabot G., (1963), traité de géographie urbaine, Ed Masson, Paris p54

من هذه المعطيات سنحاول تحديد مركز مدينة تازة بالاعتماد على مجموعة من المعايير المتمثلة في التنوع الكبير لوظائفه وعلى قيمة وريح الموقع وعلى نوع العمران السائد أي ما يعرف بالتوسع العمودي بسبب تكثيف استعمال الأرض والمركز مؤخرا أصبح يلعب دور الجذب بحيث تستقر به الإدارات، الشركات الخاصة أو الإدارات العمومية ، الطلب على أنشطة القطاع الثالث.

خريطة رقم 1: تحديد مركز تازة



الإنجاز: محمد شعبان اعتمادا على: التصميم الحضري 10000/1 لمدينة تازة 20

ومن خلال هذه المعايير وحسب منهجية Beaujeu-Garnier، يمكن تحديد مركز مدينة تازة كالتالي: من الشمال فان مركز مدينة تازة يحده بنك المغرب، ثم من الناحية الجنوبية فيحده مركز للوقاية المدنية، اما من ناحية الشرق فيحده تقاطع شارع محمد الخامس مع شارع عمال بن عبد الله، ثم من ناحية الغرب فهو محاط بشارع عمال الفاسي وتقاطع مع شارع محمد الخامس.

2. تصنيف الأنشطة التجارية بمركز مدينة تازة

من أجل تصنيف هذه الأنشطة تم الاعتماد على تصنيف Rochefort و Garnier. لكن هذا لم يكن بالأمر السهل نظرا لتداخل هذه الأنشطة فيما بينها، لكن في الأخير تم تدارك هذا الأمر وتوصلنا إلى تصنيف قطاع التجارة إلى ستة تصنيفات رئيسية تضم كل منها عدة تصنيفات جزئية.

جدول رقم (01): تصنيف الأنشطة التجارية بمركز مدينة تازة

المواد الغذائية	تجهيز الشخص	التجهيز المنزلي	مواد البناء	مواد أخرى	مواد تجارية متنوعة
البقالة	الملابس الجاهزة	الأثاث	الصباغات	قطاع الغيار	المحلبات
الجزارة	الملابس البالية	الأثاث البالي	العقاقير	السيارات	المأكولات الخفيفة
خضر وفواكه	النظارات	المفروشات	الحمامات	الآلات الفلاحية	المطاعم
الأسماك	الساعات	الأثاث	مواد البناء	الحواسب البرمجيات	المقاهي
الفواكه الجافة	المجوهرات	الأجهزة		مواد الصيد والقنص	
المخبزات	مواد التجميل	الالكترونية		الورود	
		المواد الكهربائية		الأسمدة والمبيدات	
				الكحوليات	
				الطيور والعصافير	
				محطات الوقود	

إذا بالاعتماد على تصنيف Garnier،Rochefort ، ثم تصنيف قطاع التجارة إلى تصنيفات رئيسية وهي: تجارة المواد الغذائية، تجارة تجهيز الشخص، تجارة التجهيز المنزلي، تجارة مواد البناء، تجارة مواد أخرى، وأخيرا الخدمات التجارية، ونجد ان هذه الأصناف الستة تتضمن مجموعة من التصنيفات الجزئية.

II. دور أنشطة القطاع الثالث في هيكلية مركز المدينة

بدأت الدراسات الحضرية الحديثة تهتم بتوطن الأنشطة داخل مركز المدينة وفي المجال الحضري بهدف التحكم في حركيته وديناميته، وضمان مختلف الوظائف المركزية فيه من اجل تلبية مختلف متطلبات المترددين عليه،²⁹ من اجل تحديد وظائف والادوار المنوطة بالمركز ونفس الشيء بالنسبة لمدينة تازة فقد ارتأينا جرد مختلف الأنشطة الموجودة في المركز وتوزيعها المجالي، تتمثل في ثلاث أنشطة أساسية وهي : التجارة، الاعمال، الخدمات الأخرى وهي كلها أنشطة تطورت بشكل واضح ومتسارع في الآونة الأخيرة حيث انها تتطلب أماكن واسعة في مركز المدينة.³⁰

²⁹- فؤاد محمد الشريف غضبان (2015): مراكز المدن، عمان، دار اليازوري العلمية للنشر ص 43.

³⁰- فؤاد محمد الشريف غضبان (2015): ص 44.

1. قطاع التجارة في مركز مدينة تازة وتوزيعها المجالي

تلعب التجارة دورا مهما في الحياة الحضرية، وتختلف أهمية الأنشطة التجارية من مدينة لأخرى وتقف عوامل مختلفة وراء تباين الدور الذي تلعبه هذه الأنشطة في اقتصاديات كل منها، وقد تبلور تفاعل هذه العوامل وترجم في أشكال توطئية مختلفة للأنشطة التجارية داخل المدن.

كما يتم هذا التفاعل من خلال عدة عمليات عمرانية متباينة تبعا للدور الاقتصادي ومستوى التطور الذي وصلت اليه المدن³¹. يضمن مركز المدينة في النشاط التجاري تنوع وتعدد السلع المعروضة وحتى منها ذات الجودة العالية والرفيعة، على عكس ما نجده في المساحات الكبرى الموجودة خارج المدينة³².

جدول رقم 02: قطاع التجارة بمركز مدينة تازة

النسبة %	العدد	قطاع التجارة
6.06	14	المواد الغذائية
33.34	77	التجهيز الشخص
9.09	21	التجهيز المنزلي
0	0	مواد البناء
19.04	44	مواد أخرى
32.47	75	مواد تجارية متنوعة
100	231	المجموع

المصدر: بحث ميداني نونبر 2018

من خلال البحث الميداني الذي قمنا به والممثل في الجدول اعلاه يتضح لنا ان الانشطة التجارية المتعلقة بتجهيز الشخص هي التي تهيمن على مختلف الانشطة التجارية الموجودة بمركز مدينة تازة بنسبة %33.34 في حين تأتي المواد التجارية الخدماتية المتنوعة في المرتبة الثانية بنسبة %32.47 اما تجارة المواد الاخرى تأتي في المرتبة الثالثة بنسبة %19.04 و تجارة باقي المواد من تجهيز منزلي ومواد غذائية فتبقى نسبها ضعيفة على التوالي %9.09، %6.06، اما تجارة مواد البناء فلم نسجل أي نقطة بيع لهذا النوع من التجارة.

31- محمد مصليحي، فتحي (2000): جغرافية المدن: الإطار النظري وتطبيقات عربية، القاهرة، مطابع التوحيد الحديثة، شبين الكوم ص362.

32- فؤاد محمد الشريف غضبان (2015): 44.

ترتبط الأنشطة التجارية ارتباطاً وثيقاً بكل فئات المجتمع، فهي المجال الذي تتجمع وتتعاكس فيه كل الخصائص الاجتماعية والاقتصادية للسكان. فالتجارة تتطور باستمرار لتلبية احتياجات السكان وينتج عن ذلك ظهور تغيرات عمرانية ومعمارية في المظهر الحضري، تتضح ملامحها من خلال توقع المؤسسات التجارية، ودور الفاعلين، وحركة التدفقات التجارية مما يجعلها عنصراً مهماً للمجال وفي تعدد العلاقات التي تميز تنظيم وهيكله المجال الحضري. ففي الوقت الذي يرتفع فيه حجم السكان، فإن التجارة تتنوع وتتسع كذلك وقد تزايدت أهمية التجارة من خلال سلطتها المعنوية سواء في البنية الاقتصادية أو في العلاقات التي تميز تنظيم وتنمية المجال الحضري³³.

خريطة رقم 02: التوزيع المجالي للأنشطة التجارية بمركز مدينة تازة



المصدر: التصميم الحضري 10000/1 لمدينة تازة 2005 (الإنجاز: محمد شعيبان)

من خلال الخريطة أعلاه تتوزع الأنشطة التجارية بمركز مدينة تازة انطلاقاً من وسط المركز حيث تتركز الأنشطة التجارية المتعلقة بتجهيز الشخص، في حين تتوزع الأنشطة التجارية المتعلقة بالتجهيز المنزلي بشكل متفرق في اتجاه الشمالي لمركز المدينة. أما بالنسبة للأنشطة التجارية الخدماتية المتنوعة فهي منتشرة بكثرة على طول

³³- فؤاد بن غضبان (2016): تحليل الارتباط لتوزيع الأنشطة التجارية بالمد الجزائرية الكبرى، دراسة تطبيقية على مدينة عنابة، المجلة الأردنية للعلوم الاجتماعية، المجلد 9 العدد 2، ص 271.

الشوارع الرئيسية التي تحيط بمركز المدينة شارع محمد الخامس ثم شارع علال بن عبد الله بالإضافة الى بعض النقط التجارية الخدماتية الموجودة وسط مركز المدينة. عكس هذه الأنشطة تتوزع تجارة المواد المختلفة في جميع انحاء مركز المدينة بشكل منتظم.

2. الأنشطة الخدماتية في مركز مدينة تازة

تلعب أنشطة القطاع الثالث دورا هاما في تنظيم الحياة الاقتصادية والاجتماعية داخل المدينة لما تقدمه من خدمات لسكانها لا سواء الخاصة أو العمومية منها، وبالتالي فهي تلعب بذلك دورا مهما في تنظيم المجال من خلال ما ترسمه من تيارات بين المراكز التي تتواجد فيها هذه الخدمات والأماكن التي يتواجد فيها مستعملي الخدمة أو المستفيدين منها وبالتالي فهي تساهم في تنظيم المجال من خلال المراكز التي تحتوي أو يوطر هذه الخدمات.

جدول رقم 03: قطاع الخدمات بمركز مدينة تازة

نوع الخدمة	العدد	النسبة %
الخدمات الادارية	12	8.28
الخدمات البنكية	15	10.35
وكالة الاسفار	10	6.70
وكالة التأمين	07	4.82
المحاماة	40	27.59
التطبيب	41	28.27
الخدمات الاستشارية	15	10.34
الخدمات الثقافية	05	3.44
المجموع	145	100

المصدر: بحث ميداني نونبر 2018

من خلال البحث الميداني الذي قمنا به والممثل في الجدول اعلاه يتضح لنا الخدمات الصحية هي التي تأتي في المقدمة ضمن الخدمات الموجودة في مركز مدينة تازة بنسبة %28.27، ثم في المرتبة الثانية تأتي خدمة المحاماة بنسبة %27.59، اما المرتبة الثالثة فتحتلها الخدمات البنكية بنسبة %10.35 اما باقي الخدمات الاخرى الموجودة بمركز مدينة تازة فتبقى نسبها ضعيفة تتراوح ما بين %10.34 والتي تحتلها الخدمات الاستشارية والخدمات الثقافية بنسبة %3.44.

خلاصة

من خلال تحديدنا لمركز مدينة تازة وذلك بالاعتماد على منهجية Beaujeu–Garnier ووجد أهم الأنشطة التجارية والخدماتية الموجودة فيه يمكن استخلاص ما يلي:

- ✓ مركز مدينة تازة عبارة عن مركز صغير لا يوفر جميع الخدمات للسكان خصوصا الخدمات النادرة.
- ✓ تكس اغلب الأنشطة التجارة على ما بين شارع علال الفاسي وشارع محمد الخامس بشكل عشوائي.
- ✓ توزيع الأنشطة التجارية والخدماتية في مركز مدينة تازة لا يخضع لأي مبدأ (الندرة مثلا، مراعاة المسافة الفاصلة عن الزيون) وبالتالي فهو توزيع عشوائي.
- ✓ التوزيع المجالي لهذه الأنشطة لا يساهم بشكل كبير في هيكلية مركز المدينة.
- ✓ غياب اغلب الأنشطة النادرة يجعل مدينة تازة تجد صعوبة في تنظيم مجالها الإقليمي نظرا لتجديها من طرف مراكز أقوى مدينة فاس في الغرب وجدة في الشرق.

المراجع

1. المدينة المغربية بين التدبير المحلي والتنظيم الجهوي: منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية الرباط: سلسلة ندوات ومناظرات رقم: 85، تنسيق محمد الرفاص، صفحة: 28.
2. Beaujeu Garnier J., Chabot G., (1963), traité de géographie urbaine, Ed Masson, Paris p54
3. فؤاد محمد الشريفغضبان (2015): مراكز المدن، عمان، دار اليازوري العلمية للنشر ص 43.
4. فؤاد محمد الشريفغضبان (2015): ص 44.
5. محمد مصيلحي، فتحي (2000): جغرافية المدن: الإطار النظري وتطبيقات عربية، القاهرة، مطابع التوحيد الحديثة، شبين الكوم ص362.
6. فؤاد محمد الشريفغضبان (2015): 44.
7. فؤاد بن غضبان (2016): تحليل الارتباط لتوزيع الأنشطة التجارية بالمد الجزائرية الكبرى، دراسة تطبيقية على مدينة عنابة، المجلة الأردنية للعلوم الاجتماعية، المجلد 9 العدد 2، ص 271.
8. Rochefort, M (1976) : les activités tertiaires, leur rôle dans l'organisation de l'espace tome1. Formes de relation entre activités tertiaires et organisation de l'espace .centre de documentation universitaire & société d'édition d'enseignement supérieur paris.

النظريات الفلسفية الاجتماعية ودورها في تفسير منظومة العمران

The Role of Social Philosophical Theories in Explaining The Urban System

م.د. احمد شمخي الخفاجي

كلية التخطيط العمراني - جامعة الكوفة

Ahmeds.alkhfaji@uokufa.edu.iq

الملخص:

تركز هذه الورقة البحثية على النظريات الفلسفية البارزة في علم الاجتماع باعتبار الفلسفة والتفلسف هو نوع هام من انواع الاجتهاد المعرفي، لما له اهمية في تصويب الامور ووضع المجتمعات على المسار الصحيح في قضية الاستخلاف والحاكمية والعمران، وتتناول هذه الورقة النظريات (نظرية التعاقد الاجتماعي، نظرية اولوية الدولة، نظرية الصراع والاعتراب، النظرية البراغماتية، والنظرية الاسلامية للفارابي) لتوضح دور المجتمع في المشاركة بتشكيل المنظومة العمرانية ، مع ايلاء اهمية كبيرة للنظرية الاسلامية للفارابي كونها نظرية اتسمت بالشمولية ، وتناولت العمران والمجتمع من وجهة نظر الفقه الاسلامي وفق ضوابطه ومحدداته ، وبعد ذلك يتحول البحث الى وضع المقابلات والمطابقات المفاهيمية لأمثلة ونظريات تخطيطية للعمران والمتمثلة بـ (النظرية العقلانية للمدينة، المدينة ذات الاثنيات المتعددة، الاتجاه التواصلي التعاضدي في التخطيط، المدينة العادلة، اتجاه الحضرية الجديدة، والممارسة الحكيمة)، وعن طريق هذه المقابلات توصل البحث الى توضيح دور النظريات الاجتماعية في تفسير نظريات العمران والمنظومة العمرانية، ومعرفة التباين في الطرح المفاهيمي لكل نظرية من اجل الوصول الى بناء مؤشرات لصياغة النظرية الشاملة في تفسير المنظومة العمرانية.

الكلمات المفتاحية: النظريات الاجتماعية ، فلسفة الاجتماع، النظريات التخطيطية للعمران.

Abstract:

This paper focuses on prominent philosophical theories in sociology, considering philosophy, philosophizing is an essential type of epistemological diligence because of its importance in correcting matters and putting societies on the right path. In the case of substitution, Governance and Urbanism. This paper deals with the theories: **Social contract theory, State priority theory, Conflict and alienation theory, Pragmatic theory, and Islamic theory of Al-Farabi**). To clarify the community's role in shaping the urban system, with Giving great importance to the theory of Islamic Farabi because it is a comprehensive theory. It dealt with urban and society from the viewpoint of Islamic jurisprudence. According to its controls and limitations' Islamic jurisprudence according to its controls and limitations. After that, the research dealt with Putting conceptual convergence of urban planning examples and theories. Then represented by **Rational theory, Multi-ethnic city, Communicative - Cooperative trend, Just city, New urbanism trend and Wise practice**. Through this convergence, the research reached to clarify the role of social theories in explaining the theories of urbanism and the urban system. Find out the variance in each theory's

conceptual proposition, to reach indicators for formulating a comprehensive theory in the interpretation of the urban system.

Keywords: Social theories, Sociology, Urban planning theories

أ- مشكلة البحث : عدم وضوح المؤشرات الفاعلة في صياغة النظرية الاجتماعية الشاملة لتفسير لمنظومة العمران.

ب- هدف البحث: ايجاد مؤشرات مفاهيمية من النظريات الفلسفية للاجتماع تُمكن من تفسير نظريات العمران بشكل ذي شمولية.

ت- فرضية البحث : يفترض البحث بان النظرية الاسلامية (نظرية المدينة الفاضلة للفارابي) تضم مؤشرات تتسم بالشمولية والقدرة في تفسير نظريات العمران.

1-1- مفهوم المجتمع:

يُعرف لغةً بأنه: كلمة مشتقة من الفعل (جمع)، أي اجتماع الناس على شكل جماعة، ويُعرف اصطلاحاً، بأنه: مجموعة من الناس، يرتبطون معاً بالعادات، والتقاليد، والأحكام الأخلاقية، ويحترمون بعضهم البعض، ويشكلون في الحي، أو القرية، أو المدينة التي يعيشون فيها جزءاً من أجزاء الحياة الاجتماعية، ويعرف المجتمع أيضاً بأنه: أفراد يجتمعون معاً، ويعيشون في مكان معين، وترتبط بينهم مجموعة من الأفكار، التي تتعلق بالعديد من مجالات الحياة السياسية، والاقتصادية (خضر ، 2016، ص 42)، مما سبق يمكن تعريف المجتمع بأنه: جزء من الواقع الاجتماعي المرتبط بمجموعة من الأفراد، في العائلة الواحدة، أو مكان العمل، أو المؤسسة التعليمية، بالاعتماد على وجود قاسم مشترك متمثل بالمكان أي المجتمع المصغر الذي يعيشون فيه.

1-2- المجتمع من الناحية الفلسفية:

يرى أرسطو وابن خلدون وهيجل بأن المجتمع البشري ناتج عن طبيعة أملتها الحتمية أو الضرورة على الإنسان، على اعتبار أنه كائن اجتماعي بحاجة إلى الآخرين من بني جنسه للوصول وتحقيق غاياته ومتطلباته . يرى ابن خلدون بأن المجتمع الإنساني ضروري، مقتبساً رأيه هذا من الحكمة الأرسطية التي تقول بأن الإنسان مدني بطبعه، ولا بد له من الاجتماع ببني جنسه، ويشير ابن خلدون إلى الحقيقة الأزلية التي ترهن بقاء الإنسان على قيد الحياة مرهون بشرطين رئيسيين، هما: (حلايقة ، 2016، ص 16)

1- توفر طعامه وقوت يومه الذي يحتاجه جسده للاستمرارية في الحياة والنمو .

2- قدرته عن الدفاع عن نفسه والذي يضمن سلامة حياته من أي تهديد يحيط بها.

أما هوبز ورسو ولوك، فإنهم يعتبرون أنّ المجتمع هو مجموع الأفراد، على اعتبار أنّ المجتمع هو الكلّ والأفراد هم الأجزاء من الكلّ، وهم يعتبرون بأنّ نشأة المجتمع يعود إلى نوع من الاتفاق بين الأفراد، أو ما يطلق عليه اسم التعاقد الاجتماعي، وهذا ما أدى إلى ظهور مفهوم المجتمع المدني وظهور النظريات التي تفسر حركة وتطور وتغير ومشاركة هذا المجتمع في الحكم أو إدارة الدولة ومن هذه النظريات:

1-2-1- نظريات العقد الاجتماعي:

ظهر مفهوم المجتمع المدني في القرن السابع عشر في أحضان مفكري العقد الاجتماعي، وتقوم فكرة العقد الاجتماعي لديهم على أساس نفي مبدأ الحق الطبيعي والإلهي للملك، الذي تأسس على مبدأ أنه على الشعب أو الرعية الخضوع والاستسلام المطلقين للحاكم باعتباره ممثلاً للقوة الإلهية، فلا يجوز مساءلته أو محاسبته أو التمرد على أحكامه وقوانينه، لأن ذلك تمرداً على الله، وقد استغل هذا المبدأ الجهل والفقر السائدين في أوروبا في ذلك العصر، وعليه جاءت نظريات العقد الاجتماعي لهدم قدسية الحاكم وسلطته المطلقة التي قهرت وهمشت الشعوب، ولتحاول إعطاء المواطنين حقوقهم الطبيعية والأساسية كحق الحرية والمساواة والعدالة والتعبير، وبالتالي قيام نظام اجتماعي لا يستمد شرعيته من المقدس الديني أو الملكية المطلقة، وإنما من تعاقد المواطنين مع الحاكم واحترام ذلك العقد الذي بموجبه تقع على كل طرف واجبات وتكفل له حقوق (بوصنوبرة، 2010، ص 46). ومن أبرز المنظرين لهذه النظرية توماس هوبز الذي حاول إيجاد مفهوم جديد للنظام الاجتماعي القديم السائد في أوروبا في ذلك العصر والمبني على قدسية الملك وكل ما يصدر منه من سلوكيات، إضافة إلى سيطرة الكنيسة على كل مفاصل المجتمع، فأعتبر أن مصلحة الملك في حقيقة الأمر لا تتعارض مع مصلحة شعبه، ولهذا فمن واجبه أن يوفر الأمن والسلم والحرية والمساواة مقابل تنازل الشعب عن السلطة والخضوع له. (الصبيحي، 2000، ص 19)

ثم جاء جون لوك لتدعيم فلسفة العقد الاجتماعي بوجهة نظر تختلف قليلاً عن هوبز، حيث نظر لوك إلى حالة الطبيعة لدى الإنسان ومنه المجتمع على أنها حالة سليمة وليست حالة شريرة أو عنيفة يسودها الصراع والحروب، ورأى بأنه في مرحلة الطبيعة يعم السلام والأمن والحرية والمساواة رغم وجود الملكية الفردية أو الخاصة للأشياء، والشيء الذي يضمن هذه الفضائل هو "العقل الطبيعي" الذي يعلم الناس عدم الاعتداء على الغير لأنهم متساوون. (ديلو، 2001، ص 248) وتعتبر هذه القوانين من وضع مشترك بين الناس والحاكم، أي تتم بالتراضي ودون أي إكراه؛ حيث يتفق الناس ويتعاقدون مع الحاكم على التخلي عن جزء من حرياتهم وحرية إدارة شؤونهم الخاصة للسلطة الجديدة وعند هذا يتحقق المجتمع المدني. (بوصنوبرة، 2010، ص 47)

1-2-2- نظرية أولوية الدولة:

جاءت نظرية هيجل حول المجتمع المدني مختلفة إلى حد كبير عن نظريات سابقه من أعلام العقد الاجتماعي، فقد كان معاديا نسبيا لأهداف المجتمع المدني لأنه أعطى الأولوية في إصلاح المجتمع وبلوغ الفضيلة والحرية وتحقيق التنظيم إلى الدولة التي تتمثل وظيفتها في المصلحة العامة بدل المصالح الشخصية التي يسعى لتحقيقها أعضاء المجتمع المدني وروابطه دون اعتبار كبير لمصالح الآخرين في كثير من الأحيان. (المصدر السابق، ص 50)، كما أن شكوك هيجل في المجتمع المدني باعتباره فضاء للتنافس المصلحي من أجل الربح، ذهبت إلى الاعتقاد بأنه ليس شرطا وإطارا طبيعيا للحرية، لأنه يتكون من أفراد لا تجمعهم مصالحهم الخاصة وحاجاتهم الذاتية، بمراقبة المجتمع المدني باستمرار من طرف الدولة (الصبيحي، 2000، ص 22)

ان المجتمع المدني لدى هيجل رغم أنانيته وانحصاره على ذاته ومصالحه، لكنه يضم ما هو عمومي وجماعي في الوقت ذاته، أي أن هيجل قد تبني فكرة آدم سميت وزملاؤه من مفكري التنوير الاسكتلنديين التي ترى أن السعي نحو تحقيق المصالح المادية والاقتصادية الشخصية يؤدي إلى المصلحة العمومية، فالفرد لدى هيجل مكون من الخاص والعام، وما يجسد هذا الأمر واقعا هو القوانين والنظم التي ترسمها الدولة، حيث تنسق بين مبادئ الفردية ومبادئ الجماعية، وعليه فجوهر المجتمع المدني يركز على الاعتماد المتبادل بين الأفراد المنضوين تحت إطار المصلحة الجماعية المشتركة والمرتبطين بقوانين الدولة، إذ يتعامل مع بعضهم البعض على أنهم شركاء لتحقيق الأهداف العامة. (ابو حلاوة، بدون سنة، ص 71)

1-2-3- نظرية الصراع والاعتراب:

نشأت رؤية ماركس لمفهوم المجتمع المدني من خلال نقده لأعمال هيجل السياسية، وما يتعلق بكل من الدولة والمجتمع، رغم أنهما انطلقا من أرضية واحدة تقريبا، حيث اعتبر أن المجتمع المدني هو فضاء للتنافس والصراع المادي الطبقي في الدول الرأسمالية، لأنه يشمل العلاقات المادية الصناعية والتجارية بين الأفراد في مرحلة معينة من مراحل تطور قوى الإنتاج، ولهذا فهو لا يتطور إلا مع وجود الطبقة البرجوازية (منتدى الفكر العربي، 2000، ص 45)، و من هذا المنطلق رفض ماركس المجتمع المدني لكونه مجتمعا متنافرا الأجزاء ووسطا من شأنه أن ينزع الصفات الإنسانية من المجتمع (بوصنوبرة، 2010، ص 52)

قد استهدف ماركس من تحليله السابق للمجتمع هدم النظام الاجتماعي القائم على الاستغلال واستلاب الإنسان، وتأسيس نظام جديد يلغي المجتمع المدني تماما؛ حيث يزول الاستغلال بزوال الطبقات الاجتماعية

التي تدوب في الطبقة البروليتارية (الطبقة التي تعيش من بيع مجهودها العضلي أو الفكري) ، وبالتالي تزول الحاجة إلى الدولة والمجتمع المدني معا. إن رفض ماركس للمجتمع المدني نابع من اعتبارين:
الأول: ان المجتمع المدني مكون من أفراد يعيشون في ظل النظام الرأسمالي واقتصاد السوق، حيث يسعى كل واحد منهم إلى تحقيق مصلحته الذاتية و جني أكبر قدر من الرفاهية الشخصية بكل أنانية وباستخدام أساليب الصراع والعداوة، وبالتالي يشعر كل فرد بأنه منفصل ومغترب عن الآخرين، فلا يتحقق مفهوم الصالح العام والفضائل الأخلاقية في المجتمع المدني حتى في حالة خضوعه للدولة، فيتغلب البعد الذاتي للفرد على البعد الجماعي.

الثاني: ان المجتمع المدني في الدولة الرأسمالية يمثل مصالح الطبقة البرجوازية المسيطرة اقتصاديا وثقافيا، وبالتالي فهو يسعى لتدعيم سيطرتها على بقية الطبقات بواسطة التنظيمات والجمعيات المرتبطة بالدولة. (الجاغوب، ص 2009، 46)

1-2-4- النظرية البراغماتية:

استمدت هذه النظرية من الفكر الفلسفي الأمريكي الذي يمثل نسيجاً من خامات متعددة مستوردة من مختلف أصقاع العالم، حمل بذور هذا الفكر أناس رحلوا عن بلدانهم باحثين عن الثروة والحرية، ويُمثل هؤلاء الناس شريحة منتقاة من المتعلمين والمغامرين والرأسماليين. اذ ضمت أفكارهم طروحات تبشيرية وتأملات دينية، ونبوءات تورائية وفنوناً جميلة وفلسفات متنوعة، والتي لعبت دوراً في تشكيل الفكر الأمريكي، امتازوا هؤلاء بالتحرر من التقاليد، وتوظيف العقل في تطويع الطبيعة، واعتبار التقدم المنجز والنجاح المادي دليلاً واضحاً على صحة السبل والوسائل التي يتبعونها، وهذه السمة تمثل جوهر البراغماتية. (الشرقاوي، 1956، ص 39)

لقد أثارت التركيبة السكانية للولايات المتحدة الأمريكية جدلاً متعمقاً حول المفاضلة بين الأجناس التي كونتها، وقدرة البوتقة الأمريكية على صهر وتحليل هذه الأجناس واستيعابها، وإخراج تركيبة أمريكية جديدة وسليمة ديمغرافياً واقتصادياً وسياسياً. من هذه التركيبة ينشأ جيلٌ جديدٌ يترك خلفه نقائصه وعيوبه، يعمل وفق قواعد جديدة، بعيداً عن الكسل والفراغ، والاستسلام للفقر والعبودية، اذ يؤمن أن ظروف الحياة يمكن تحسينها بالتصميم على العمل المستتير بالعقل، وأن المثل الأخلاقية فارغة وعقيمة إذا انفصلت عن وسائل تحقيقها، وأن حقيقة المجتمعات ليست ثابتة، بل هي في تغير دائم، وأن الإنسان قادر على إعادة تشكيل الظروف بعزمه وإرادته. (شنايدر، 1964، ص 23)

1-2-5- الفلسفة الاسلامية (المدينة الفاضلة للفارابي):

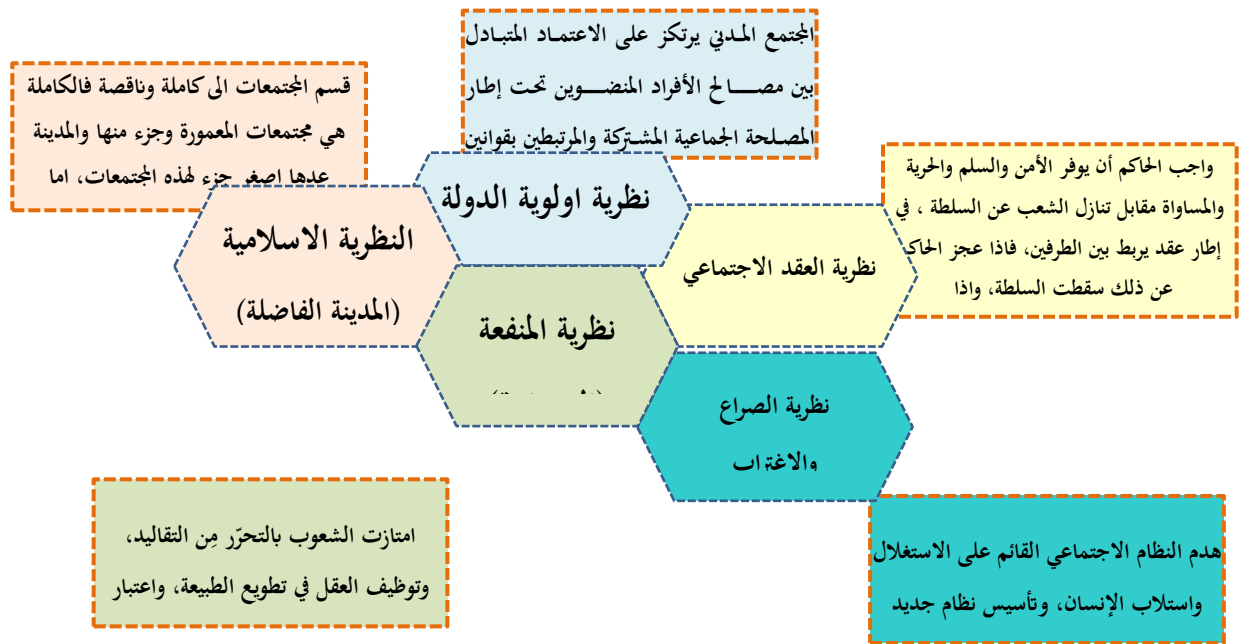
استمد الفارابي نظريته من تعاليم الدين الاسلامي اذ عد الاجتماع الانساني ضرورة لابد منها لان الامم لا يمكن ان يتم الضروري من امورها ولا تنال الفضل من احوالها الا باجتماع جماعات منها كثيرة في مكان واحد، بل ان الاجتماع فطري عند الانسان، لانه لا يستطيع ان ينال افضل كمالاته، الا بمساعدة ناس آخرين يكملون ما عنده من نقص حتى يبلغ ذلك الكمال، فالفارابي يفسر نشأة المجتمعات الانسانية بحاجة الانسان الى التعاون وبالفضرة الموجودة فيه وهو بطبعه كائن مدني او اجتماعي، لان الدولة عنده تنشأ عندما يعجز الفرد عن الاكتفاء بذاته وحاجته الى اشياء لا حصر لها. (عاتي ، 1993، ص250)

وقسم الفارابي المجتمعات الى قسمين: كاملة وغير كاملة، والكاملة تنقسم الى ثلاثة اقسام: العظمى، الوسطى، الصغرى، فالمجتمع الكامل عنده هو ذلك المجتمع الذي يتحقق فيه التعاون الاجتماعي بشكل تام، اما المجتمع غير الكامل ما لا يستطيع ان يكفي نفسه بنفسه، او مالا يتحقق فيه التعاون الذي ذكره بصورة تامة، وقسم المجتمعات الكاملة الى (المجتمعات العظمى وهي اجتماعات الجماعة كلها في المعمورة، والوسطى اجتماع امة في جزء من المعمورة، والصغرى اجتماع اهل مدينة في جزء من مسكن امة). اما المجتمعات غير الفاضلة فهي اجتماع اهل القرية، واجتماع اهل المحلة، ثم الاجتماع في السكة، ثم الاجتماع في منزل، واصغرهما المنزل. والمحلة والقرية هما جميعا لأهل المدينة، الا ان القرية للمدينة على انها خادمة للمدينة، والمحلة للمدينة على انها جزؤها، والسكة جزء المحلة، والمنزل جزء السكة، والمدينة جزء مسكن امة، والامة جزء جملة اهل المعمورة. (نادر، 1986، ص117)

ان الخير الافضل والكمال الاقصى يتحقق ابتداءً في مجتمع المدينة لا في الذي اقل من ذلك، والمدينة التي يكون الغرض من الاجتماع فيها التعاون على الاشياء التي تنال بها السعادة هي المدينة الفاضلة، والاجتماع الذي يتعاون على نيل السعادة هو الاجتماع الفاضل، والامة التي تتعاون مدنها كلها على ما تنال به السعادة هي الامة الفاضلة، وكذا المعمورة، فمجتمع الفارابي هو الاقرب الى التراحم والاخوة والتعايش فيشبه المجتمع بالكائن الحي العضوي، يتعاون افراده كل حسب استعداده وكفاءته وموهبته لا على اساس طبقة الاجتماعية، كتعاون اعضاء الجسم طبقا لوظيفة كل منها. (النجار، 1998، ص69)

من خلال ما تقدم نجد ان كل نظرية من النظريات السابقة تناولت مفهوم المجتمع ومشاركته في بناء الدولة من زاوية مختلفة، فنظرية العقد الاجتماعي قد ركزت على حالة الموازنة بين دور الدولة ودور المجتمع مع اعطاء هامش حرية للأفراد والجماعات في تنظيم مصالحهم، اما نظرية اولوية الدولة فقد ركزت على دور الدولة حصرا في ادارة شؤون المجتمع مع تغليب المصلحة العامة لان منهجها يرتكز على الاعتماد المتبادل بين الأفراد المنضوين تحت إطار المصلحة الجماعية المشتركة والمرتبطين ارتباطا خارجيا، حيث يعامل كل واحد منهم

الأخريين على أنهم شركاء لتحقيق الأهداف، اما نظرية الصراع والاعترا ب فانها ركزت على المصلحة العامة وازالة الفوارق الطبقيية في المجتمع، وأشارت الى الاهداف والمصالح المشتركة بين اعضاء الطبقة الواحدة التي تدفعهم الى تحقيق مصالحهم مع ضرورة تمكين الفقراء، اما النظرية البراغماتية فانها امنت بالديمقراطية كأسلوب للحياة المجتمعية والخبرة المشتركة المتبادلة ، واكدت على المجتمع التعددي مع اعطاء الافراد والمصلحة الفردية مساحة كافية وفرصة لتحقيق غاياتهم واهدافهم، اما النظرية الاسلامية عند الفارابي فانها امنت بالتعاون والشراكة بين المجتمع فكل منهم يقوم بالدور المناط به على اكمل وجه بغية الوصول الى السعادة مع عدم اهمال المصلحة العامة ولا المصلحة الخاصة.



شكل (1) النظريات الفلسفية الاجتماعية.

المصدر: الباحث بالاعتماد على المصادر السابقة.

وإذا ما تم عمل مقابلات لهذه النظريات التي تخص المجتمع ومشاركته في بناء الدولة وادارتها مع نظريات التخطيط (العقلانية، المدينة ذات الاثنيات المتعددة، الاتجاه التواصلي التعاضدي في التخطيط، المدينة العادلة، اتجاه الحضرية الجديدة، والممارسة الحكيمة) نجد ان هناك مجموعة من المطابقات والمقابلات بين كل نظريتين او اكثر كما يأتي:

1-3- النظريات التخطيطية:

توجد في مجال التخطيط الحضري العديد من النظريات التي تناولت اساس عمل منظومة المدينة، اذ وضحت السمات العامة لها فضلا عن التركيز على القضايا الاساسية التي تشكلها والتي عادة ما تستند عليها المدن للقيام بوظائفها وبناء شخصية مجتمعاتها وكالاتي:

1-3-1- النظرية العقلانية في التخطيط :

تقوم هذه النظرية على اساس الفكر الحدائي الذي يعتمد على أن المعرفة العلمية المكتسبة من خلال البحث والتحليل العلمي كفيلة بحل مشاكل المدن وسكانها، وتبعاً لذلك اختُزلت عملية التخطيط في الأسلوب العقلاني لاتخاذ القرار، تؤمن النظرة الحدائية بعالمية المعرفة العقلانية وعليه فإن المخطط الخبير قادر على إيجاد الحلول لكل المشاكل العمرانية في أي مكان في العالم ولأي إنسان ، وبسبب طغيان عقلانية الحدائة، وضعوا مفهوم للتخطيط على أنه تلك العلاقة التي تربط المعرفة بالفعل التخطيطي، أي المعرفة التي ينتجها الخبراء باستعمال ملكة العقل والمنطق في البحث والتحليل كفيلة بحل المشاكل في المدن، وعلى هذا الاساس لن تقف أي مشكلة عمرانية مهما كانت مستعصية عائفاً أمام خبراء التخطيط إن اسخدموا المعرفة العلمية.(لدرع،2013، ص 108)

قد اقرت هذه النظرية بان المجتمعات بحاجة الى انواع جديدة من المدن وكانوا فيغاية الخوف من العواقب في حال استمرار المدن القديمة بمشاكلها الاجتماعية، وتوقعت هذه النظرية ان هذا الفكر هو قادر على حل المشاكل الحضرية والاجتماعية في المدينة، وامنوا بضرورة التخطيط من اعلى الى ادنى وتغليب المصلحة العامة ، نجد ان هذا النهج يتقابل مع نظرية اولوية الدولة من ناحية اهمية المصلحة العامة وتغليبها على المصلحة الشخصية الفردية وهي تركز على ان العلاقات الاجتماعية القائمة على المصلحة الجماعية المشتركة لتحقيق الاهداف.

1-3-2- المدينة ذات الاثنيات المتعددة :

شهدت العقود الثلاثة الأخيرة تغيراً في التركيبة البشرية والاثنية للمدينة وتغيرت معها الظروف التي يمارس في ظلها التخطيط، وتبعاً لذلك فقد تغيرت النظرة إلى المدينة وإلى الفراغ العمراني ووظائفه، فلم يعد ينظر إلى المدينة باعتبارها شكلاً جامداً يضم استعمالات ثابتة، وإنما هي في تغير دؤوب وتحول مستمر، كما لم يعد المخطط يتعامل مع سكانها ككتلة متجانسة ذات مصلحة عامة مشتركة، بل صار ينظر إليهم باعتبارهم جماعات و فرق وعرقيات متعددة لها ثقافات مختلفة ومصالح متباينة وقوى متصارعة ومتضاربة،(Sandercock,2000,p:14)اذ اسهمت هذه القوى لتجعل من مفهوم الاختلاف في المدينة أحد المواضيع الملحة في التخطيط على مستوى التنظير والممارسة، فميدان التخطيط غالباً ما أهمل وتناسى قضايا الأقليات الاثنية في المدينة ولم يعر لها الاهتمام اللازم، مما ولّد مشاكل عديدة في الأحياء ومراكز المدن، وتماشياً مع هذا المنطق فقد تغيرت النظرة إلى الفراغ العمراني فلم يعد ينظر اليه بانه مجرد أبعاد هندسية، بل أصبح ذو ابعاد اجتماعية واقتصادية تضم رموز وقيم ثقافية واثنيات مختلفة،فاختلاف الثقافات وتباين المصالح في المدينة أصبح يفرض على التخطيط تحديات جديدة تتمثل في إدارة هذا التعايش وحسم تناقضاته والحفاظ على توازناته. (Burayidi , 2004,p:21)

مما تقدم نجد ان المدينة وفق هذا المنظور هي حيز هندسي يضم سكان من جماعات وقوميات مختلفة تجمعهم مصالح متعددة ومتضاربة وهم في تفاعل مستمر يفرض على هذا الحيز تغير وتحول مستمر، فنجد ان هذه النظرية في التخطيط تتقابل مع النظرية البراغمية التي امنت بالمجتمع التعددي، كما انها تتقابل مع نظرية الصراع والاغتراب من ناحية احتمالية حدوث الصراع بين الطبقات نتيجة المصالح والاهداف المتباينة.

1-3-3-الاتجاه التواصلي التعاضدي في التخطيط :

ان المحاولات الفاشلة بالاعتماد ازاء التخطيط الفوقي الذي اعتمد على سيادة الخبراء وريادتهم للعملية التخطيطية، هو الذي دفع ببزوغ الاتجاه التواصلي في التخطيط الذي اعتمد على المشاركة الشعبية كاتجاه بديل، وهو ينطلق من فرضية مفادها أن مجتمع المدينة ليس كتلة متجانسة بل هو تركيبة فسيفسائية لعدة فئات اجتماعية تتعايش بشكل متصارع ومتجاذب تبعا لمصالحها ضمن المدينة (لدرع، 2013، ص 115)

إن فكرة خدمة المصلحة العامة المشتركة التي عملت عليها النظريات التقليدية في التخطيط لم تعد نافعة، لعدم ايمان فئات المجتمع بوجود مصلحة عامة مشتركة تتفق عليها، بل ان هناك مصالح متعددة، وبنفس المنطق فإنهم يعتقدون بتعدد أوجه الحقيقة وأن لكل فئة حقائقها التي تناسبها وتؤمن بها وليست هناك حقيقة مطلقة تتفق حولها كل الفئات الاجتماعية في المدينة، ولحل هذا الإشكال لابد من اعتماد مبدأ التواصل والحوار بين مختلف الفئات التي هي جزء هام في العملية التخطيطية، وفي هذا الاتجاه ستتحصر مهمة المخطط في تسهيل وزيادة فرص الحوار ولعب دور الوساطة بين أطراف النزاع ومحاولة تقريب وجهات النظر بغية إيجاد أرضية تفاهم واتفاق بين مختلف المتحاورين. (Innes & Booher, 1999,p:32)

نجد ان هذا النهج يتقابل مع النظرية البراغمية من ناحية تعددية اصحاب المصالح في العملية التخطيطية وضرورة التواصل معهم للوصول الى نقاط التلاقي في تخطيط المدينة، وكذلك تتقابل مع اتجاه العقد الاجتماعي المخطط بتزويد المجتمع بمجموعة من المعلومات التي تعمل على حل التعارض في المصالح المختلفة ، والتي تكون صادرة من توجه فوقي وقوانين يعتمدها صاحب القرار، وهذا ما يفرضي الى ادارة الصراع وحله في العملية التخطيطية ولكنه يعتمد في الوقت ذاته على الثقة المتبادلة والعمل بين المجتمع من اجل صياغة هوية مشتركة للمدينة، وكذلك نجد ان هذه النظرية تتقابل مع نظرية الفارابي كون المجتمع الواحد برغم اختلافهم كتركيبية فسيفسائية لعدة فئات اجتماعية لابد ان يتواصلوا ويتعاملوا مع بعضهم البعض في نهاية الامر لتسيير مصالحهم.

1-3-4- المدينة العادلة :

ظهرت في التسعينات من القرن الماضي، وقد دعمت نظرية المدينة العادلة المساواة الاجتماعية وحاولت الاستفادة من القيم الموجودة في المفهوم الفلسفي للعدالة، والقيم والمعايير الفاعلة في انتاج وتطوير مدينة جيدة،

وكانت ترى ان المدينة العادلة تحتاج الى رؤية تقدمية وطريقة ابداعية في ريادة الاعمال، ورفع القيمة الاقتصادية، والرفاهية، فضلاً عن انه لابد من وجود خطة لتمكين الفقراء والمحرومين من حقوقهم مع ضمان مستقبل الطبقة الاجتماعية الوسطى، (Fainstein,2000,p:451).

لقد توصلت النظرية الى ان هناك ثلاثة مبادئ حاكمة للعدالة هي: الإنصاف، والديمقراطية، والتنوع، لقد برز في مفهوم العدالة الحضرية وجهتا نظر مختلفتان ، يركز التوجه الاول على قضايا اعادة التوزيع، وهو يتمثل في طرح أسئلة حول التوزيعات المكانية أو الاجتماعية - المكانية وكيفية تحقيق توزيع جغرافي متساوٍ لاحتياجات ورغبات المجتمع، (Fainstein,2014,p:18) ويتم تقييم العدالة فيه اعتماداً على النتائج .

بينما يركز التوجه الثاني على عملية صنع القرار، وهو يؤثر قضايا تتعلق بالممارسات الاجتماعية وقضايا تمثيل الفضاء والهوية الاقليمية، فيسمح مثلاً بالتركيز على الاقليات لفهم ممارساتهم المكانية، ويتم طرح تساؤلات حول تمثيلات الفضاء المكانية او غير مكانية، وحول الهوية والخبرة، لان العدالة تعرف بحسب هذا التوجه بانها عملية مستمرة (Rafieian&Alizadeh,2014,p:18). وتأتي هذه النظرية في سياق نظرية ماركس (الصراع والاغتراب) من حيث تقابلها في قضايا تمكين المهمشين والفقراء والسير نحو العدالة الاجتماعية والقضاء على الطبقة والفوارق المجتمعية.

1-3-5- نظرية التحضر الجديد:

ظهرت النظرية الحضرية الجديدة لأول مرة في مجال التخطيط الحضري والهندسة المعمارية في الولايات المتحدة الامريكية في أوائل الثمانينات من القرن الماضي، وقد شجعت أفكار رواد هذه التوجهات على العودة إلى مبادئ التحضر التقليدي وتخطيط المدن التي تعزز الإحساس بالانتماء للمجتمع من خلال توفير أماكن لجميع جوانب الحياة المجتمعية في بنية مكانية مبهجة جمالياً (Howard, 2005, p: 31)، وتم تنظيم هذه المبادئ في ثلاث فئات، تمثل المقاييس الثلاثة للتسلسل الهرمي الحضري، وتبدأ من مستوى الاقليم (بما في ذلك المدن الكبيرة والمدن الصغيرة والبلدات) يليها الحي (بما في ذلك القطاعات والممرات) وأخيراً البلوك (بما في ذلك الشوارع والمباني)، ويشير الحضريون الجدد إلى أن هذه البنية ينبغي اعتبارها تسلسلاً شاملاً للتعامل مع البيئة المبنية على كل مستوى. (Katz, 1994, p: 4-19)

ترى هذه النظرية ان البنية المكانية للمنطقة لابد ان تتكون من مراكز متعددة تتألف من مدن وبلدات وقرى، ويحتوي كل مركز بدوره على مركزه وحدوده الخاصة، وتربط المراكز من خلال اطار النقل الاقليمي ويقلل من الاعتماد على السيارات من خلال توفير أنظمة للمشاة والدراجات، ويجب أن تكون المؤسسات والخدمات العامة في موقع مركزي وأن تكون في متناول جميع المقيمين، كما لابد من أن تدعم المدن والبلدات داخل المنطقة الاقتصاد الإقليمي الذي يفيد السكان المتنوعين، وفي الوقت نفسه يجب أن توفر المدن والبلدات الفردية مجموعة

واسعة من الاستخدامات الخاصة والعامّة التي تلبي احتياجات السكان للعمل والإسكان والترفيه، ويجب تكامل التنمية وإعادة التطوير داخل الأقاليم مع النمط الحضري القائم، مع احترام التراث الثقافي المحلي والمباني التقليدية (Veras and Amorin, 2005, p: 271)

نجد ان اتجاه الحضرية الجديدة ينسجم مع النظرية الإسلامية (المدينة الفاضلة للفارابي)، اذ قسمت الحيز المكاني الى ثلاث مستويات اقليم وحي وبلوك سكني، وركزت على توفير اماكن ذات جمالية واحساس عال بالمكان لتشجع العمل والانتاج ، كما وظفت الربط الاقليمي مع المدن والقرى لتعزيز التواصل والتفاعل ودعم الاقتصاد الاقليمي للمجتمعات كافة، كما نجد في نظرية التحضر الجديد قد اعتمدت على توجه فوقي وعقلانية، اذ يحدد فيها التخطيط ملامح المجتمعات عن طريق التنظيم العالي وترتيب المستويات، ولهذا فهي تتقابل في جوانب منها مع نظرية اولوية الدولة.

1-3-6- اتجاه الممارسة الحكيمة:

بنيت هذه النظرية على اساس نظرية أرسطو للمعرفة التي ميزت بين ثلاث مستويات: المعرفة العلمية : تشمل العلوم النظرية، والمعرفة التقنية: ويقصد بها المهارات التي تمكننا من القيام بالفعل، والمعرفة الحكيمة: وهي إدراك ما ينبغي القيام به في ظروف محددة و ضمن شروط معينة. فإذا كان النوعان الأولان للمعرفة يقبلان التعميم والتكرار فإن النوع الثالث غير قابل لأي تعميم على الإطلاق، لأنه مرتبط بحالة محددة لها ظروفها الخاصة مما يستدعي معالجة فريدة من نوعها تملئها وتحددها خصوصية الحالة ذاته، فالممارسة الحكيمة هي المعرفة التطبيقية التي تُمكن من اتخاذ القرارات بحكمة. (Flyvbjerg; 2001,p:301)

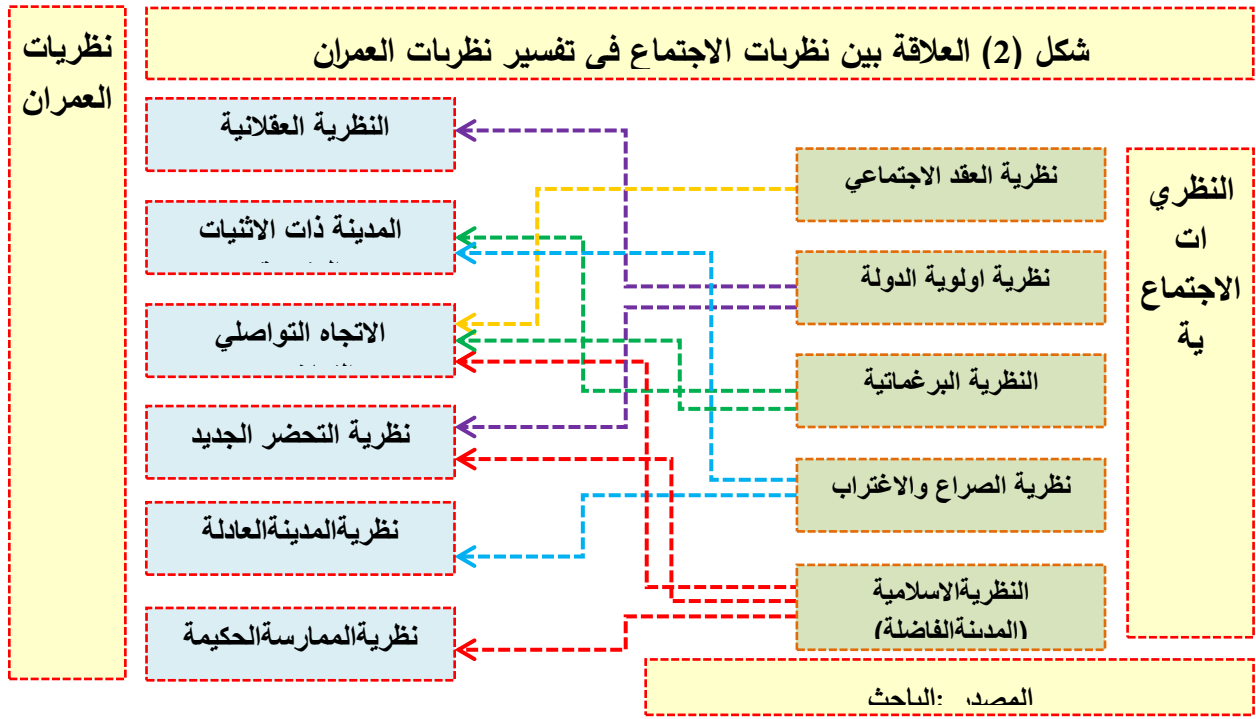
وهنا تكمن أهمية هذه المعرفة في التخطيط لأنها تضيف بعداً معيارياً وأخلاقياً لتطبيق العلوم والتكنولوجيا في التخطيط. فهذا النوع من المعرفة هو الأنسب والأنجح لعملية التخطيط لأنه يخص جانب الممارسة والتطبيق، تعتمد هذه النظرية على نهجين الأول هو ان تكون الممارسة التخطيطية مجردة وخالية من الصراع ، أما الثاني فإنه يضيف عليها الحكمة ويجعل منها أداة للصراع وإدارة الممكن ، وبناء على ذلك فإن المخططين الذين اتخذوا مواقف سلبية من الأحياء المهمشة في المدن كأحياء الصفيح ووصفوها بأقبح الأوصاف كالسرطان الذي ينخر النسيج العمراني للمدينة، ثم بعد ذلك غيروا هذه المواقف ، فالعين التقنية للتخطيط كانت ترى في هذه الأحياء المهمشة إلا نسيجاً عمرانياً مهترئاً ومتهاكاً ، اصبحت تراها في عين الحكمة التخطيطية تمثل نسيجاً اجتماعياً منظماً وببذل جهوداً حثيثة وصراعاً مريباً للاندماج والتكيف مع نسيج المدينة العام يغني ثقافتها ويثري مجتمعها، وعلى ذلك نصت التوصيات في جوهرها على الاهتمام بدراسة السبل الكفيلة بتسهيل اندماجهم وتسريع تأقلمهم مع المحيط الحضري الذي اختاروا الاستقرار به . (الدرع، 2013، ص 119)

يتوافق هذا التوجه مع النظرية الإسلامية للفارابي حيث ان نظرية الممارسة الحكيمة تركز على قضية ادراك ما ينبغي القيام به في ظروف محددة وضمن شروط معينة، نجد ان نظرية الفارابي ايضا تتناول قضية الحكمة من زاوية قيام افراد المجتمع بواجباتهم كل حسب استعداده وكفاءته وموهبته، وان الحكمة والغاية من وجود المدينة هو الوصول الى السعادة الذي لا يتأتى من دون تعاون. والجدول (1) يبين خلاصة النظريات الاجتماعية والتخطيطية.

جدول (1) ملخص النظريات الاجتماعية ونظريات العمران			
النظريات الاجتماعية الفلسفية	مؤشرات النظريات الاجتماعية	نظريات العمران	مؤشرات نظريات العمران
1-نظرية العقد الاجتماعي	- عقد يوجب الحاكم أن يوفر الأمن والسلام والحرية والمساواة مقابل تنازل الشعب عن السلطة ، في إطار عقد يربط بين الطرفين. - اذا عجز الحاكم عن ذلك سقطت السلطة، وإذا اخل الشعب بالنظام وجب تقبله للعقاب.	1-النظرية العقلانية في التخطيط	-المعرفة العلمية المكتسبة من خلال البحث والتحليل العلمي كقيلة بحل مشاكل المدن وسكانها. -اعتماد المبدأ الفوقي بالتخطيط واهمال دور المجتمع في صناعة القرار التخطيطي.
2-نظرية اولوية الدولة	-المجتمع المدني يرتكز على الاعتماد المتبادل بين مصالح الأفراد المنضوين تحت إطار المصلحة الجماعية المشتركة والمرتبطين بقوانين الدولة. -المجتمع المدني ليس شرطاً وإطاراً طبيعياً للحرية، لأنه يتكون من أفراد لا تفرقهم مصالحهم الخاصة وحاجاتهم الذاتية، ولذا اكد على مراقبة المجتمع من طرف الدولة.	2-المدينة ذات الاثنيات المتعددة	-اعتبرت سكان المدينة هم جماعات و فرق وعرقيات متعددة لهم ثقافات مختلفة ومصالح متباينة وقوى متصارعة ومتضاربة. - المدينة ذات ابعاد اجتماعية واقتصادية تضم رموز وقيم ثقافية واثنيات مختلفة ، مما يؤدي الى التنوع والثراء والنشاط الاقتصادي.
3-النظرية البرغماتية	-امتازت الشعوب بالتحرر من التقاليد، وتوظيف العقل في تطويع الطبيعة. - واعتبار التقدم المنجز والنجاح المادي الملموس دليلاً واضحاً على صحة السبل والوسائل المتبعة. - اعتبار المنفعة أسلوباً لحل المشكلات الإنسانية، عن طريق تطويع الانسان للواقع وفقاً لأهدافه وحاجاته، وتبرير المواقف بذريعة تحقيق المنفعة .	3-الاتجاه التواصلي التعاضدي في التخطيط	-اعتمد على المشاركة الشعبية كاتجاه بديل ، وهو ينطلق من فرضية مفادها أن مجتمع المدينة ليس كتلة متجانسة بل هو تركيبة لعدة فئات اجتماعية تتعايش بشكل متصارع تبعا لمصالحها ضمن المدينة - مهمة المخطط في تسهيل وزيادة فرص الحوار ولعب دور الوساطة بين أطراف النزاع ومحاولة تقريب وجهات النظر.

<p>4-نظرية الصراع والاعتراب</p> <p>-تتعلم على اساس المساواة الاجتماعية تمكين الفقراء والمحرومين من حقوقهم مع ضمان مستقبل الطبقة الاجتماعية الوسطى.</p> <p>- تعتمد مبادئ: الإنصاف، والديمقراطية، والتنوع ، بواسطة تحقيق توزيع جغرافي متساوٍ لاحتياجات ورغبات المجتمع، وتؤكد على الممارسات الاجتماعية وقضايا تمثيل الفضاء والهوية الاقليمية، كالتركيز على حقوق الاقلييات ضمن الحيز المكاني.</p>	<p>4-نظرية المدينة العادلة</p>	<p>-رفض المجتمع المدني لكونه مجتمعا متنافر مبنى على اساس البرجوازية وعده وسطا من شأنه أن ينزع الصفات الإنسانية من المجتمع.</p> <p>-هدم النظام الاجتماعي القائم على الاستغلال واستلاب الإنسان.</p> <p>- تأسيس نظام جديد يزول فيه الاستغلال بانصهار الطبقات الاجتماعية في الطبقة العاملة.</p>	<p>4-نظرية الصراع والاعتراب</p>
<p>5-النظرية الاسلامية (المدينة الفاضلة)</p> <p>-تخطيط المدن بشكل يعزز الإحساس بالانتماء للمجتمع بتوفير أماكن لجميع جوانب الحياة المجتمعية والتعاون والعمل في بنية مكانية مبهجة جمالياً.</p> <p>- تنظيم المبادئ على اساس ثلاث فئات، تمثل التسلسل الهرمي الحضري، وتبدأ من مستوى الاقليم الى المدن الكبيرة ثم المدن الصغيرة والبلدات وانتهاءً بالحي (بما في ذلك القطاعات والمرات والبلوك</p>	<p>5-نظرية التحضر الجديد</p>	<p>-قسم المجتمعات الى كاملة وناقصة فالكاملة هي مجتمعات المعمورة وجزء منها والمدينة عدها اصغر جزء لهذه المجتمعات، اما المجتمعات التي دون ذلك فعهها ناقصة.</p> <p>-حاجة الانسان الى التعاون بالفطرة الموجودة فيه وهو بطبعه كائن مدني او اجتماعي.</p> <p>-الامة التي يتعاون مجتمعها على نيل السعادة هي الامة الفاضلة.</p>	<p>5-النظرية الاسلامية (المدينة الفاضلة)</p>
<p>6-نظرية الممارسة الحكيمة</p> <p>- التعامل مع المدينة على اساس انها وحدة متكاملة مجردة وخالية من الصراع.</p> <p>- الحكمة في التعامل مع الاحياء المهمشة التي تصارع من اجل تحسين اوضاعها لاندماجها في مجتمع المدينة .</p>	<p>6-نظرية الممارسة الحكيمة</p>	<p>-يتعاون افراد المجتمع كل حسب استعداده وكفاءته وموهبته لا طبقته، كتعاون اعضاء الجسم طبقا لوظيفة كل عضو وطبيعته</p>	<p>6-نظرية الممارسة الحكيمة</p>

نلاحظ مما تقدم ان نظرية الفارابي المستمدة من تعاليم الدين الاسلامي في الحث على التعاون والاحترام والتعايش بسلام من اجل تحقيق مدينة فاضلة تحقق التكامل على مستوى المعمورة ، ولشمولية الطرح المفاهيمي لها نجد ان اغلب نظريات التخطيط الحديث قد استمد بعض الخصائص والملاح منها ، كنظرية التحضر الجديد ، ونظرية الممارسة بحكمة ونظرية التخطيط التعاضدي ، وكما موضح بالشكل (2).



الاستنتاجات:

ركزت الورقة البحثية بشكل اساس على طرح النظريات الفلسفية الاجتماعية والنظريات التخطيطية ولاسيما الحديثة منها، من اجل معرفة الكيفية التي من خلالها تُفسر منظومة المدينة، اذ وجد ان هناكتباين في نظرة كل مذهب، وهذا التباين يعطي الثراء الذي يمكن منه صياغة نظرية شاملة تعتمد في جوهرها واطارها العام على نظرية المدينة الفاضلة كونها اتسمت بالشمولية من خلال توضيحها واجبات الانسان وبناء المجتمعات المتعاونة للوصول الى السعادة والسلام في ظل المحددات التي رسمها الدين الاسلامي، اذ وضحت دورها في جميع التراتبات الهرمية- الإقليم -المدينة -القرية -الحي، كما يمكن ان نضمن بعض المؤشرات الهامة من النظريات الاخرى وكالاتي:

1- ان تحترم السلطة التخطيطية آراء الناس والمجتمعاتوتساعدهم في التغلب على مصاعبهم وبنائهم، كما في نظرية الممارسة الحكيمة وهذا يتيح للمجتمع ان يشارك في تخطيط مدينته وعلى نطاق واسع، كما يمكن للسلطة ان ترسم الخطوط والمحددات العامة للفضاء الذي من خلاله يتم طرح هذه الآراء، كما في نظرية اولوية الدولة.

2- توضيح دور الحكومة ودور المجتمع، عن طريق القوانين والتشريعات الملزمة لكلا الطرفين، والتي تضمن التوازن بين حرية المجتمعات في العيش والعمل من جهة ، وعدم الحاق الضرر بالنظام العام للمجتمع والسلطة من جهة اخرى، كما في نظرية العقد الاجتماعي.

- 3- توضيح ادوار ذوي المصالح المتعددة في المدينة والتفاوض معهم للوصول الى نقاط التلاقي ، بجعل امكانياتهم فرصة تمكن الشرائح الاخرى من القيام بأدوارها وانجاز اعمالها للنهوض بواقع المجتمع والمدينة عموماً، والتي تضمنتها نظرية الاتجاه التواصلي التعاضدي ووظفتها النظرية البرغماتية.
- 4- ايلاء الاهتمام لشريحة الفقراء والمهمشين وتمكينهم من العيش والمساهمة الفاعلة في صناعة البيئات التي لديها سمات مكانية عمرانية تحقق العدالة والانصاف والتنوع، والتي تضمنت بعض ملامحها نظرية الصراع والاعتراب.

المصادر:

- 1- خضر، مجد، تعريف المجتمع لغة واصطلاحاً، مقال منشور على الانترنت ، 2016.
- 2- حلايقة، غادة، مفهوم المجتمع في الفلسفة، مقال منشور على الانترنت، 2016.
- 3- بوصنوبرة، عبد الله، الحركة الجموعية في الجزائر ودورها في ترقية طرق الخدمة الاجتماعية في مجال رعية الشباب، 2010.
- 4- الصبيحي، احمد شكر، مستقبل المجتمع المدني في الوطن العربي، مجلة المستقبل العربي، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، ط1، 2000.
- 5- منتدى الفكر العربي ومنتدى برونو كاراييسكي، دور المنظمات غير الحكومية في تطوير المجتمع الأهلي، ندوة عقدت في عمان (الأردن) 1997، مطابع الدستور التجارية، عمان، ط1، 2000.
- 6- أبو حلاوة، كريم، نشأة مفهوم المجتمع المدني وتطوره وتجلياته في الفكر العربي المعاصر، رسالة دكتوراه، كلية الآداب والعلوم الإنسانية، قسم الدراسات الفلسفية والاجتماعية، جامعة دمشق، بدون سنة.
- 7- حامد، نهاد محمد كمال يحيى، دور تنظيمات المجتمع المدني في دعم تماسك المجتمع المصري، دراسة تحليلية ميدانية للفترة من 1970 إلى 1995، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، قسم الاجتماع، جامعة عين شمس، 2000.
- 8- ديلو، ستيفن، التفكير السياسي والنظرية السياسية والمجتمع المدني، ترجمة ربيع وهبة، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، ط1، 2001.
- 9- الجاغوب، محمد، الفلسفة البراغمتية، مقال منشور على الانترنت موقع ديوان العرب، 2009.
- 10- الشرفاوي، محمد عبد المنعم (1956)، الولايات المتحدة أرضاً وشعباً ودولة، القاهرة: النهضة المصرية.
- 11- شنايدر، هيريت (1964)، تاريخ الفلسفة الأمريكية. ترجمة: محمد فتحي الشنيطي، القاهرة: مصر.
- 12- عاتي، ابراهيم، الانسان في الفلسفة الاسلامية (نموذج الفارابي)، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1993.
- 13- نادر، البير نصري، ابو نصر الفارابي كتاب اراء اهل المدينة الفاضلة ، المطبعة الكاثوليكية- دار المشرق، بيروت لبنان، 1986.
- 14- النجار، فوزي، ابو نصر الفارابي كتاب السياسة المدينة الملقب بمبادئ الموجودات، المطبعة الكاثوليكية- دار المشرق، بيروت لبنان، 1998.
- 15- لدرع، الطاهر، الاتجاهات الحديثة في نظرية التخطيط العمراني: من عموميات النظريات المعيارية إلى خصوصيات الممارسة بحكمة في الواقع، مجلة ساعي المعرفة -جامعة محمد خضر، الجزائر، 2013.
- 16- Fainstein, S.S., New directions in planning theory. Urban affairs review, 2000.
- 17- 4 Fainstein, S.S., The just city. International journal of urban Sciences, 2014.
- 18- Rafieian, M. and A. Alizadeh, An Integrated Approach of Spatial Justice and Structure to Detect Spatial Conflicts in Yazd City. Iran University of Science & Technology, 2017.

- 19- Howard , Ž. P. 2003. New urbanism: A new approach to the way America builds. *Spatium*, 22-27.
- 20- Versa, A. & Amorim, L. New Urbanism: ideals and urban configuration. 5th International Space Syntax Symposium. Delft, Holland, 2005.
- 21- Katz, P., Scully, V. & Bressi, T. W. 1994. The new urbanism: Toward an architecture of community, McGraw-Hill New York.
- 22- Sandercock, L.: “When strangers become neighbors : managing cities of difference”. *Planning Theory & Practice*, Vol. 1, No. 1. (2000).
- 23- Burayidi, M.: “Urban Planning as a multicultural cannon” in: M. Burayidi (ed.) *Urban planning in a multicultural society*. (Westport, CT, Praeger). (2004).
- 24- Innes, J. and Booher, D.: “Consensus building and complex adaptive systems: A framework for evaluating collaborative planning”. *Journal of the American Planning Association*, Vol. 65, No. 4. (1999).
- 25- Flyvbjerg, B.: “A materialistic concept of planning and participation”. *Acta Sociologica*, Vol.4, No. 4. (2001).

تأثير الامتداد العمراني على نصيب الفرد من الخدمات بمدن إقليم الدلتا بمصر

The effect of urban sprawl on the per capita share of services in the cities of the Delta region in Egypt

م/ محمد عبد المقصود السعيد

مهندس تخطيط عمراني حاصل على درجة الماجستير في التخطيط العمراني
مسجل لدرجة الدكتوراه بقسم التخطيط العمراني - كلية الهندسة - جامعة الأزهر - مصر
meme_maksod@yahoo.com

الملخص

يتناول البحث المدينة والامتداد العمراني لها من خلال تعريف المدينة وتطورها ثم الامتداد العمراني وأسبابه وأنواعه والعوامل المؤثرة عليه ومشاكله، ثم ينتقل البحث إلى ماهية الخدمات من حيث جوانبها وأنواعها ومستوياتها وأحجام الخدمات المطلوب توفيرها ومستوى أدائها، ثم معدلات الخدمات من حيث وظيفتها والعوامل المؤثرة على تحديدها، ثم ينتقل البحث إلى دراسة الحالة وهي دراسة المدن عواصم محافظات إقليم الدلتا بمصر وهي مدن (طنطا - المنصورة - شبين الكوم - دمياط - كفر الشيخ) مبيناً الأسباب التي تم اختيار تلك المدن على أساسها، وقد تم دراسة تلك المدن من حيث أعداد السكان بها ومساحاتها والخدمات الموجودة بها ومعدلات توافر تلك الخدمات بها ثم تحليل لتلك المعلومات للوصول إلى تأثير الامتداد العمراني لتلك المدن على معدلات الخدمات بها وتقييم ذلك التأثير من حيث انحرافه عن المعدلات القياسية للخدمات لكل خدمة على حده.

الكلمات المفتاحية: الامتداد العمراني، الخدمات، معدلات الخدمات، معدلات الخدمات القياسية.

Abstract

This paper deals with the city and urban extension, addressing the city's definition and its development and urban extension and its causes, types and factors affecting it and its problems, then it talks about what services mean and its aspects, types, levels, volumes and the level of performance, then research talks about service levels, its function and factors affecting on identification, then research moves to the case study, the governorates capitals of delta region cities in Egypt (Tanta - El-Mansoura - Shebin El-Kom - Damietta - Kafr El-Sheikh) indicating the reasons for selection these cities, the study of these cities in terms of population, area, services, services rate in these cities, and then analys this information to gain access to the effect of the urban extension of these cities on their service rates and assess this effect in terms of its deviation from standard services rates for each service separately.

Key words: Urban Extension , Services, Services rates, Standard Services Rates.

مقدمة:

إن عملية الامتداد العمراني للمدينة هي إحدى العمليات الحيوية التنموية المستمرة لها، باعتبار المدينة كائناً حياً يقوم بكل العمليات الحيوية التي يقوم بها الكائن الحي، وتنتج هذه العملية من الزيادة المستمرة في أعداد السكان واحتياجهم إلى المزيد من الأراضي لاستيعابهم عليها، وذلك يؤثر على المدينة من حيث استعمالات الأراضي والطرق والنقل والمرور وتوافر الخدمات وأيضاً نصيب الفرد من الخدمات وهذا هو محل الدراسة التي بين أيدينا.

1- المدينة والامتداد العمراني:

1-1 تعريف المدينة: تعددت التعريفات والمسميات للمدينة وقد اختلفت باختلاف متناوليها وتخصصاتهم ولعل أشملها هو أنها "مكان لاستقرار السكان حيث يلتقي الأشخاص الذين يأتون إليها على فترات نتيجة عوامل الجذب التي وجدت قبل أن تنشأ المدينة، وللمدينة المقدرة على جذب الأفراد غير القاطنين بها إليها وذلك بدافع التعامل المتبادل، وتعتبر التجارة من أهم ما يميز المدينة. كما تتميز المدن بتركز الخدمات الرئيسية بها".³⁴

1-2 تطور المدينة: تنقسم مراحل تطور المدينة إلى³⁵:

- أ-مرحلة تكوين المدينة الأولى. ب-مرحلة تبلور المدينة. ج-مرحلة المدينة الكبرى.
د-مرحلة المدينة العملاقة. هـ-مرحلة المدينة الطاغية. و-مرحلة المدينة المقبرة.

تمثل المراحل الثلاث الأولى اتجاه منحنى النمو الصاعد لتكوين المدينة، أما المراحل الثلاث الأخيرة فتمثل المنحنى الهابط وهي مراحل تدهور المدينة وانهارها.

1-3 الامتداد العمراني: يعرف الامتداد العمراني للمدينة على أنه أحد أنواع التطور الحضري ويمثل تغيراً في المساحة الكلية وطول أو عرض الحدود واتجاهاتها عند نقطة زمنية معينة وهو يقع عند الخطوط

³⁴ السعيد، محمد عبد المقصود. (2014م)، "الامتداد العمراني للمدينة المصرية وتأثيره على المركز الإداري والخدمي

بمدين إقليم الدلتا"، ماجستير، جامعة الأزهر، القاهرة.

³⁵ مفورد، لويس. ترجمة إبراهيم نصحي. (1964م)، "المدينة علي مر العصور"، الجزء الأول، مكتبة الأنجلو المصرية.

الرئيسية للنمو، وقد يكون تغييراً مع الخدمات ويسمى تطوراً إيجابياً متكاملًا، وقد يكون تغييراً بدون الخدمات ويسمى تطوراً سلبياً غير مكتمل.

ويعرف أيضاً بأنه: تلك المساحات العمرانية التي تقع في الحيز العمراني للمدينة الأم معتمدة عليها في بعض الخدمات ومستقلة في بعضها الآخر³⁶.

1-4 أسباب الامتداد العمراني³⁷: أسباب الامتداد العمراني هي:

أ- الزيادة السكانية. ب- التنمية الاقتصادية. ج- الزيادة السكانية مع وضع التنمية الاقتصادية في الاعتبار.

1-5 أنواع الامتداد العمراني: كي يمكن تقسيم الامتداد العمراني إلى أنواع ينبغي مراعاة اعتبارين مهمين هما:

1- أن يكون الامتداد مدرجاً في المخططات الإقليمية للمدينة كمناطق طبيعية للتوسع والامتداد المستقبلي.

2- أن يكون الامتداد مخططاً في نفسه، أي موضوع له مشروع تخطيط أو تقسيم ومعتمد من الجهات المعنية، وعملية الامتداد نفسها تتم وفقاً لهذا المخطط.

وبناء على هذين الاعتبارين يمكن تقسيم الامتداد العمراني إلى أنواع بناء على وجود هذين الاعتبارين.

1-5-1 أنواع الامتداد العمراني طبقاً لتخطيطه أو عدمه³⁸: هناك ثلاثة أنواع من الامتداد طبقاً لتخطيطه أو عدمه وهي:

أ- الامتداد العمراني المخطط: وهو الامتداد المدرج في المخططات الإقليمية والتنموية للمدينة كمناطق طبيعية للتوسع والامتداد المستقبلي، ويكون موضوعاً في اعتبار المخطط عند وضع المخطط وعمل الدراسات اللازمة له.

ب- الامتداد العمراني غير المخطط: ونقصد به الامتداد الذي يظهر خارج نطاق الكتلة العمرانية الرئيسية للمدينة في غفلة من القوانين والتشريعات الخاصة بالعمران ثم يصبح أمراً واقعاً يتم تقنينه والتعامل معه

³⁶ راشد، رانيا حامد السيد يوسف. (2001م)، " الامتداد العمراني للمدن الكبرى وتوزيع مراكز الخدمات دراسة تحليلية مقارنة لامتدادات ومراكز خدمات القاهرة الكبرى"، ماجستير، جامعة القاهرة.

³⁷ المرجع السابق.

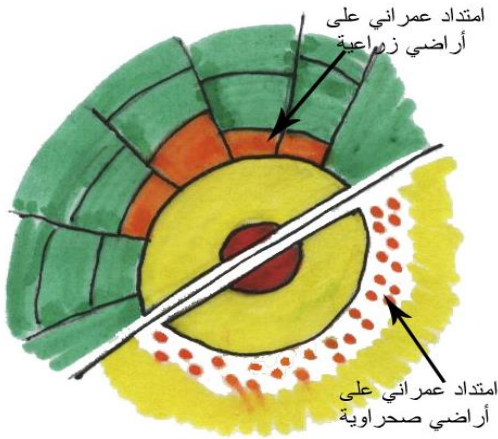
³⁸ المرجع السابق.

كما هو وإتمام جميع الإمدادات الخاصة بالبنية الأساسية والمرافق دون النظر لمدى شرعية هذا الامتداد من عدمه.

ج- العشوائيات المخططة: ويقصد بها الامتدادات العمرانية التي تشمل أجزاءً عمرانية ليس لها مخطط إقليمي أو عمراني واضح ولكنها تتواجد في صورة مخططات عمرانية منفصلة وغير متكاملة سواء مع بعضها البعض أو مع الإقليم بوجه عام في تدرج الخلايا التخطيطية أو مراكز الخدمات وتوزيعها وتدرجها، وتصبح عبارة عن امتدادات مخططة داخلياً غير متكاملة ولا تعمل بكفاءة نظراً لانفصال هياكل العمران والخدمات.

1-5-2 أنواع الامتداد العمراني طبقاً لموقعه³⁹:

١- امتداد عمراني داخل الكتلة العمرانية: وهو الذي يتم داخل الكتلة السكنية على الأراضي الفضاء ومن خلال الإحلال والتجديد للمباني المتهاكلة وهذا يؤدي إلى ازدياد الكثافة السكانية والسكنية بالمدينة والضغط على شبكات البنية الأساسية إذا لم يتم تعديلها لما يتلاءم مع هذه الزيادة.



٢- امتداد عمراني خارج الكتلة العمرانية: وهو الذي يتم خارج حدود الكتلة العمرانية للمدينة الأم سواء على الأراضي الزراعية أو الصحراوية.

1-6 العوامل المؤثرة على الامتداد العمراني للمدينة⁴⁰:

هناك عوامل تساعد على ظهور الامتداد العمراني للمدينة، وهذه العوامل تتغير حسب طبيعة كل مدينة وظروفها الخاصة وميزاتها النسبية، فالمدينة التي تقع على نهر غير مثلتها التي تقع في منطقة صحراوية وغير تلك التي تقع على منحدرات جبلية، والمدينة

شكل رقم (1) الامتداد العمراني خارج الكتلة العمرانية

ذات القرارات السياسية المتغيرة غير التي تتسم بالثبات النسبي، وهذه العوامل هي:

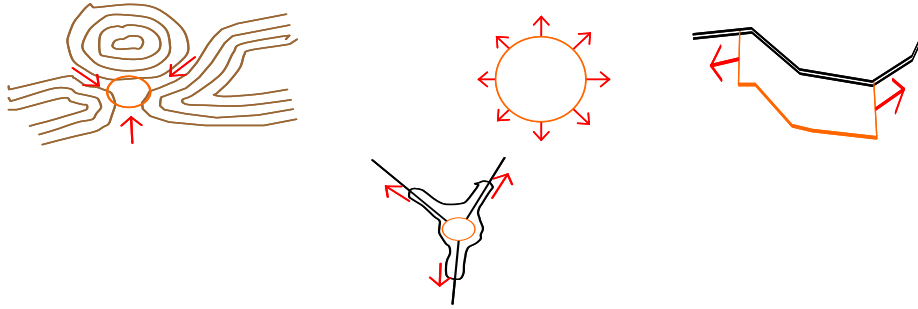
³⁹ المرجع السابق.

⁴⁰ المرجع السابق.

أ- **العوامل الطبيعية والموقع:** تمثل العوامل الطبيعية أهم العوامل التي تؤثر في ظهور الامتدادات العمرانية للمدينة وذلك أن امتداد كل مدينة يتزايد أو يتناقص حسب:

* **طبيعة وإمكانيات التشكيلات الطبيعية للموقع العام:** كأن تمتد المدينة على ساحل بحر أو نهر، فنجد أن هذا العامل الطبيعي هو عامل محفز لظهور وزيادة هذه الامتدادات، أو يكون الموقع في منطقة مفتوحة فنجد أن العامل الطبيعي هنا هو عامل محايد لا يزيد أو يقلل من الامتداد، أو يكون الموقع العام ذو طبوغرافية شديدة التباين بين الارتفاع والانخفاض مما يؤثر في طبيعة وحجم الامتداد الذي يكون بطيئاً لصعوبة الامتداد.

* **الموقع والطبيعة الجغرافية (الأهمية الوظيفية):** قد يفرض على مدينة ما الصبغة المركزية أو أن تقع المدينة على ميناء بحري هام، أو تقع في مركز التقاء شبكة طرق إقليمية مما يؤدي إلى زيادة الامتداد العمراني للمدينة تبعاً للأهمية النسبية وطبيعة النشاط بها.



المدينة على ساحل بحر أو نهر - المدينة في منطقة منبسطة - المدينة في طبيعة طبوغرافية خاصة -
المدينة على التقاء طرق

شكل رقم (2) تأثير العوامل الطبيعية على الامتداد العمراني للمدينة⁴¹

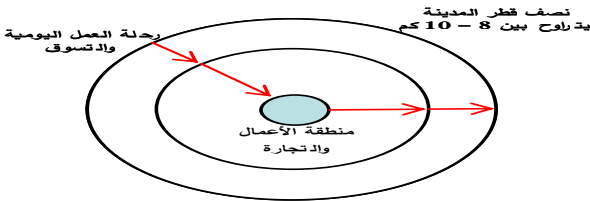
* **الظروف المناخية للمدينة:** فالمدينة التي تقع في البيئة الصحراوية تختلف في امتداداتها العمرانية عن تلك التي تقع في بيئة باردة أو بيئة جليدية.

⁴¹ المرجع السابق.

ب- **العوامل الاجتماعية:** بشكل عام تؤثر الحالة الاجتماعية ومدى اختلاف مستويات السكان على حجم ومساحة الامتداد العمراني للمدينة، ويمكن أن نلخص أهم هذه العوامل فيما يلي:

* **الزيادة الطبيعية للسكان:** يتدخل حجم السكان ومعدلات نموهم بشكل مباشر في التأثير على الكتل العمرانية المطلوبة لاستيعاب الزيادة السنوية، فالعلاقة بين معدل الزيادة السنوية للسكان في المدن وحجم الامتدادات العمرانية، علاقة طردية، فمساحات الامتداد تزداد بزيادة عدد السكان، وتقل بالتالي تبعاً لذلك.

* **الهجرة من الريف إلى الحضر وزيادة معدل النمو الحضري:** انحسار الريف ونمو الحضر في المجتمعات أدى إلى ظهور مناطق إسكان عشوائية التكوين على أطراف الكتل العمرانية للمدن وذلك لمواجهة احتياجات السكن نتيجة للخروج الريفي الحضري ومن ثم نشأت أحياء جديدة في صورة امتداد لأحياء قائمة أو تجمعات سكنية جديدة خارج حدود المدينة، وتعرف هذه العملية بالنمو الحضري العالمي (التحضر) وهي ظاهرة عالمية نتج عنها زيادة سكانية تركزت في المراكز الحضرية والمدن.

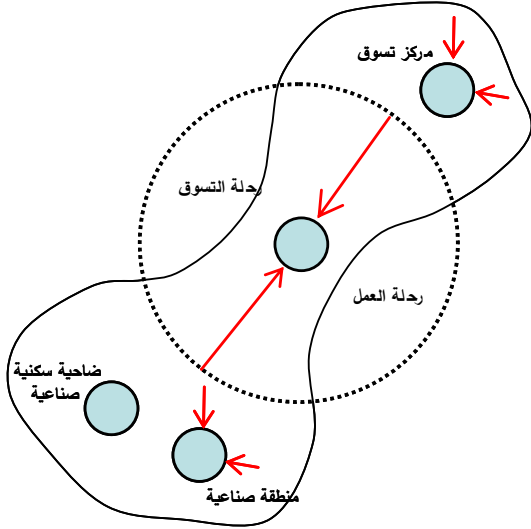


شكل رقم (3) ظهور مراكز خدمية فرعية تساعد على الامتداد⁴²

ج- **العوامل الاقتصادية:** من العوامل التي لها تأثير على جذب العمران في اتجاه الأنشطة الاقتصادية وأماكن توافر العمل أو في اتجاه الأراضي ذات الأسعار المنخفضة والتي لا يعوق الامتداد فيها أي عوائق.

⁴² مصيلحي، فتحي محمد. (2000م)، "تطوير العاصمة المصرية والقاهرة الكبرى"، الجزء الثاني الإنسان والتحديات الإيكولوجية والمستقبل.

د- العوامل السياسية والإدارية:



شكل رقم (4) ظهور مراكز صناعية تساعد على الامتداد⁴³

* **العوامل السياسية:** كأن يتحول التجمع الصغير أو المركز الريفي إلى مدينة حضرية كبيرة بصور قرار سياسي وبالتالي تتغير معها مكونات هذا التجمع ليفي بالمتطلبات الحضرية للتجمع الحضري الجديد. كذلك القرار باعتبار بعض المدن مدناً حرة ومفتوحة فتتحول إلى مدينة كبيرة تظهر فيها الامتدادات العمرانية عن طريق زيادة الأنشطة المختلفة والكتلة العمرانية للمدينة لملاءمة الظروف الجديدة للمدينة.

* **العوامل الإدارية:** من أهم العوامل التي يجب أن تزداد أهميتها مستقبلاً حيث أن العديد من المشاكل تظهر نتيجة للامتدادات العمرانية العشوائية التي تتخذ اتجاهات لا تتفق مع خطط التنمية بل العكس قد تضر بها في كثير من الأحيان بالتعدي على الأراضي الزراعية مصدر الدخل القومي.

1-7-1 مشاكل الامتداد العمراني للمدينة⁴⁴: تنقسم تلك المشاكل إلى مشاكل داخلية قاصرة على المدينة

وأخرى خارجية بسبب تأثير المدينة على التجمعات المحيطة ومن أهم هذه المشاكل ما يلي:

1-7-1 المشاكل الداخلية: وتتمثل في الآتي:

١- تكون مراكز خدمات مناطق الامتداد في صورة عشوائية: ويكون مستوى خدماتها غير مخطط نتيجة للضغوط الشعبية لسكان المناطق العشوائية.

٢- التضارب في توزيع استعمالات الأراضي: وذلك ثمره طبيعية للامتداد والنمو العمراني العشوائي الذي

وصل إلى حد فقدت فيه بعض وظائف المدينة مضمونها، فلم يعد المسكن على سبيل المثال هو مكان

السكون والأمان الذي يتمتع بالخصوصية والهدوء فهناك العديد من الاستعمالات الأخرى المتضاربة

⁴³ المرجع السابق.

⁴⁴ المرجع السابق.

معه والتي ظهرت في نفس مكانه بل وزاحمته في مكانه من تجارة أو صناعة أو طرق وخلافه، وما يقال عن استعمالات الأراضي السكنية يقال عن كل استعمال من الاستعمالات الأخرى.

٣- فقدان المدينة لتركيبها العضوي وتجانسها: فاختمت معالم التدرج الهرمي في توزيع المناطق السكنية وأيضاً لمراكز الخدمات، وبالتالي اختفى التدرج الهرمي في تخطيط شبكات الطرق والمواصلات إلى درجة فقدانها فيها الشارع السكني، ونقيس على ذلك انعدام التدرج في سائر الخدمات التعليمية والصحية وغيرهما.

٤- مشاكل النقل والمرور: حيث أصبحت كل مدينة صغيرة كانت أو كبيرة تتن من مشكلات المرور بشكل أو بآخر، وترى مظاهر تلك المشكلة متمثلة في وقت الرحلة أو عدم توافر أماكن انتظار أو الحوادث أو استعمال أكثر من وسيلة للرحلة الواحدة أو تضاعف العنصر الاقتصادي لتكلفة الرحلة، وعندما تركت المدينة تمتد وتنمو بدون ضوابط تخطيطية تحدد نموذج المدينة عمرانياً ونموذج المدينة مرورياً سادت العشوائية في العمران والمرور معاً.

٥- مشكلة الإسكان وزيادة الطلب عليه: وهي إما مشكلة عرض وطلب كعلاقة بين ما هو معروض من الوحدات السكنية وما هو مطلوب منها والذي يحدده سوق الإسكان، أو مشكلة في توزيع الإسكان ووحداته أو مشكلة عدم توافر مساحات لإقامة مشاريع الإسكان عليها.

٦- زيادة الكثافات السكانية بنوعيتها الإجمالية والصافية: كنتيجة مباشرة بين الامتداد العمراني والنمو السكاني، ففي بعض المدن لم يستطع الامتداد العمراني أن يلاحق النمو السكاني، بمعنى أن المدينة تمتد عمرانياً بمعدل أقل من النمو السكاني، مما أسفر عنه تركيز سكاني على مساحات عمرانية محدودة، فأدى ذلك إلى ارتفاع الكثافة السكانية تصل في بعض أجزاء المدينة إلى حد يقال عنه أنه غير آدمي.

٧- قلة كفاءة الخدمات: حيث أنه لم يتم تخطيط مماثل وموازٍ للخدمات المختلفة التي يحتاجها الامتداد العمراني والسكاني، مما أسفر عنه ضغطاً سكانياً على الخدمات القائمة فقادت كفاءتها، ويتضح ذلك في انخفاض نصيب الفرد من الخدمات الصحية وارتفاع كثافة الفصل الدراسي نظراً لعدم قدرة المدرسة على استيعاب الأطفال الواقعين في نطاق تخديمها مما يضطر بعض المدارس للعمل أكثر من فترة

دراسية في اليوم الواحد، وأيضاً انخفاض نصيب الفرد من الخدمات الترفيهية وما يستتبع ذلك من آثار اجتماعية واقتصادية ونفسية سيئة على السكان.

٨- **المشاكل البيئية:** إذ أن وسائل النقل الحديثة وضوضاءها ومخلفاتها وكذلك النمو الصناعي ومخلفاته وعودمه والامتداد العشوائي في كثير من الحالات بطرق غير شرعية دون أي تخطيط نتج عنه تكوين تجمعات مختلفة أصبح التكديس السكاني من سماتها وارتفاع الكثافات من أولى خصائصها، كل ذلك أضفى على بيئة المدينة العديد من مشاكل التلوث البيئي بكل مصادره.

٩- **إفراز مدن ليس لها نموذج تخطيطي واضح وبمعنى آخر ليس لها شكل محدد:** وأصبح الامتداد العمراني بها هو عملية إضافات عمرانية على النسيج العمراني القائم في أي اتجاه وبأي أسلوب، وبالتالي يصعب على المخطط دراسة المدينة وفق نموذج تخطيطي من نماذج تخطيط المدن وأقاليمها حيث يحدد كل نموذج نظام المرور وشبكات الطرق وتوزيع الخدمات وأسلوب النمو مستقبلاً وتوزيع المراكز المتدرجة والكثافات السكانية المناسبة وأنواع المباني السكنية وسائر استعمالات الأراضي الأخرى بنسبها ومواقعها وخصائصها ... الخ.

١٠- **تريف المدن:** وذلك نتيجة انتقال بعض سلوكيات وأنماط الحياة الريفية مع المهاجرين إلى المدينة والذين يسكنون أطراف المدينة في تجمعات سكنية شبيهة بالقرى من حيث مواد البناء وأسلوب الإنشاء ونمط المعيشة والعادات والتقاليد والسلوكيات.

١١- **انفصال مكان العمل عن مكان السكن:** ينفصل مكان العمل عن مكان السكن بصورة كبيرة حيث يصل طول رحلة العمل في بعض المدن إلى حوالي ٤٠ كم مما يسبب ضغطاً كبيراً على نظام النقل بالمدينة وزيادة حدة الزحام على الطرق وإهداراً للطاقات البشرية وخسارة للاقتصاد القومي والذي يتمثل في ارتفاع زمن الرحلة اليومية (الحركة البنودلية) بين المسكن والعمل.

1-7-2 المشاكل الخارجية: وتتمثل في:

١- **التعدي على الأراضي الزراعية:** بالإضافة إلى ما تتطلبه من امتدادات لشبكات الطرق والبنية الأساسية ومراكز الخدمات.

٢- **الامتداد العمراني غير المقنن:** على الأراضي وبصفة خاصة الأراضي الزراعية.

٣- **الهيمنة الحضرية:** هو سيطرة المدينة على التجمعات الريفية المجاورة دون أن يكون لذلك حدود، ويرتبط ذلك في النهاية بنمط توزيع التجمعات على رقعة الإقليم وتفاقمها في الحجم من تجمعات صغيرة إلى مدن متوسطة ثم ضخمة فعملاقة.

٤- **الاستقطاب الحضري:** وهو مجموعة التأثيرات التي تنشأ في منطقة ما تتمتع بميزات جغرافية وإدارية بشكل يكسبها خاصتي الجذب والتأثير في المناطق المحيطة بها بحيث يجعلها تتجه إليها.

٥- **التطفل الحضري:** ينتج عن تقارب مواضع بعض المدن أو التجمعات العمرانية الصغيرة المتناثرة بالمنطقة الهامشية من المدينة الرئيسية، إذ يلاحظ أن تلك التجمعات الصغيرة تعتمد تدريجياً على إمكانيات المدينة الكبيرة ومواردها الاقتصادية ثم تعتمد عليها بعد ذلك كلياً في وسائل معيشتها.

٦- **الملكيات الخاصة للأراضي المحيطة بالكتلة العمرانية للمدينة تحد بشكل كبير من امتداد مركز الأنشطة والخدمات عليها،** فإذا امتدت المدينة خارجياً على الأراضي المحيطة بها فإن نمو مركز الأنشطة والخدمات يتأثر لهذا النمو بالسلب فيعكس ذلك على مركز الخدمات الرئيسي بالمدينة ومدى استيعابه لخدمة الامتداد العمراني الجديد.

2- الخدمات:

تمثل الخدمات أحد أقطاب مثلث تنمية أي تجمع عمراني والتي تتمثل في العمل، السكن، الخدمات، كما تمثل الخدمات أساس تنمية أي مجتمع، حيث أن "الاستثمار في البشر" يتمثل بصورة أساسية في العمل على توفير الخدمات الإجتماعية التي تعمل على تنمية وتيسير وتسهيل الحياة في أي مجتمع بما تقدمه للفرد والمجتمع من تنمية قدرات من خلال الخدمات التعليمية والثقافية ... الخ، وتهيئة بيئة حياتية ملائمة من خلال تقديم الخدمات الصحية والاجتماعية ... الخ، كما تعمل على توفير البيئة الأمنية التي تحقق السكنية في نفوس السكان من خلال توافر الخدمات الأمنية والإدارية.

هذا غير أن الخدمات تلعب دوراً أساسياً في ربط السكان ببيئتهم المحلية، حيث أنها تمثل عامل الاستقرار في أي مجتمع عمراني (بجوار عامل الجذب الذي يتمثل في فرص العمل).

2-1 ماهية الخدمات⁴⁵: الخدمات هي المقابل غير المادي للبضاعة، وقد تم تعريف الخدمات بأنها نشاط لا يؤدي إلى الربحية، وأنها عملية تؤدي إلى خدمة المترددين عليها، وتتكون من خلال تنسيق على المستوى المناسب للموارد، والمهارة والخبرة لتحقيق منافع معينة لخدمة المستهلكين.

2-2 جوانب دراسة الخدمات: تعتبر الخدمات من أهم مكونات أي تجمع عمراني، أو مجتمع سكاني، حيث أنها تتداخل وتتربط مع التجمع / المجتمع في العديد من الجوانب والعلاقات، وبناء عليه فإن دراسة الخدمات يجب أن يتم تناولها بقدر من الاهتمام والتفصيل، الأمر الذي يحقق العائد من توفير الخدمات المطلوبة من خلال تحقيق أقصى فعالية للخدمات في مجموعها، وبالتالي تحقق العائد المطلوب منها. بناء على ذلك فقد تم دراسة الخدمات من خلال خمسة جوانب أساسية، تعمل في مجملها على التعامل مع الخدمات بفعالية، وقد تم حصر تلك الجوانب في:

2-2-1 أنواع الخدمات: المقصود بأنواع الخدمات هو طبيعة (نوعية) النشاط الذي يتم أدائه / إقامته لتوفير متطلب / احتياج معين للمجتمع، سواء كان ذلك النشاط تعليمياً أو صحياً أو ترفيهياً أو إجتماعياً أو ...، ولكن تختلف نوعيات أنشطة الخدمات من مجتمع لآخر، ومن تجمع لآخر، بناء على عدد من الجوانب تميز وتشكل المناخ أو البيئة التي يتم تقديم فيها هذا النشاط الخدمي، ولعل من أهم تلك الجوانب:

- **الدور الوظيفي للتجمع العمراني**: فعلي سبيل المثال في التجمع الصناعي نجد أنه من اللازم العمل على توفير نوعية الخدمات الصناعية، وفي التجمع السياحي يفترض أن يتم توفير الخدمات السياحية، لأن الخدمات تعمل على إنجاح الدور الوظيفي للتجمع الذي تتوطن فيه.
- **خصائص سكان المجتمع**: فعلي سبيل المثال إذا كان هناك مجتمع يتميز بزيادة نسبة العمالة (الذكور) فإن هذا يتطلب توفير خدمات ترفيهية مثلاً، وإذا كان مجتمعاً يعاني من الأمية، مما يعني ضرورة توفير نوعية معينة من مفردات العملية التعليمية (محو الأمية).
- **خصائص البيئة الطبيعية المحلية أو الخارجية للتجمع**: التجمع والمجتمع هو نتاج تفاعل الإنسان مع البيئة المحيطة به، وبالتالي فإنه من الوارد أن يتأثر تحديد الخدمات المطلوبة بالبيئة المحلية أو الخارجية المحيطة بالتجمع، فعلي سبيل المثال فإن التجمعات في البيئات الساحلية أو الرطبة، قد تتطلب توفير خدمات صحية ذات نوعية خاص كنتيجة لتأثر الإنسان بتلك البيئة.

⁴⁵ أمانة محافظة جدة. (2011م)، "دراسة تأثير ما صدر من أنظمة وضوابط للبناء في محافظة جدة على المرافق العامة والبنية التحتية والنواحي الأمنية والاجتماعية".

- **الحجم السكاني للتجمع:** يلعب الحجم السكاني دوراً فاعلاً في العديد من الجوانب بالتجمع، يظهر منها دوره في ظهور العديد من نوعيات الخدمات كلما زاد الحجم.

2-2-2 مستويات الخدمات: عبارة عن تصنيف تفصيلي لنوعيات الخدمات (السابق تحديدها)، سواء من حيث شكل النشاط الخدمي، أو نطاقه المكاني أو السكاني الذي يخدمه أو الذي يقع في مجاله، فعلى سبيل المثال هل النشاط التعليمي مرتبط بالتعليم الابتدائي أو الأساسي فقط أم يتعداه إلى التعليم الثانوي أو الفني أم الجامعي؟ هل الخدمة الصحية تتعلق بمستوى الخدمة الصحية الأساسية أم تتعداها إلى الخدمات الصحية التخصصية (مستشفى للصدر مثلاً)؟

وبناء على ذلك، فإن تحديد تلك المستويات يتأثر إلى حد بعيد بعدد من العوامل، أهمها:

- **الدور الوظيفي:** حيث أن الدور الوظيفي للتجمع (منطقة الدراسة)، سواء كان محلياً، مما يعكس أن مستويات الخدمات لا يتعدى نطاق سكان التجمع العمراني، أو الحي السكني محل الدراسة، أو أن يكون له دور إقليمي مما يعني أن يمتد نطاق تأثير الخدمات إلى مسافات ونطاق سكاني أكبر، الأمر الذي يرفع من مستويات الخدمات المطلوب توظيفها، أو أن يكون للتجمع (أو المنطقة) وظيفة صناعية، الأمر الذي يتطلب توفير خدمات صناعية بحيث تتكامل مع طبيعة الدور الوظيفي والأنشطة بالمكان.

- **حجم السكان:** يؤثر حجم السكان بصورة مباشرة على مستويات الخدمات المطلوبة، ليس من خلال تأثير وظيفة التجمع، وإنما من خلال كبر حجم السكان الذي يوفر قاعدة سكانية (حد أدنى من السكان) لتوطين مستوى أكبر من الخدمات، فعلى سبيل المثال، فإن حجم السكان إذا زاد عن 20 ألف نسمة مثلاً، يتم توفير رفع مستوى الخدمة التعليمية من التعليم الأساسي إلى التعليم الثانوي، ورفع مستوى الخدمات الصحية من مراكز الصحة الأولية إلى المستشفى.

2-2-3 حجم الخدمات المطلوب توفيره: يتوقف حجم الخدمات المطلوب توفيره بناء على عدد من الجوانب، أحدها يؤثر في مساحة الأرض المطلوبة للخدمة (... م²/منتفع)، أو مساحة المباني المطلوبة لتلك الخدمات (... م² مباني/منتفع)، أو عدد الوحدات المرتبطة بتقديم الخدمة (... سرير/فرد، ... تلميذ/فصل، ...)، ويتوقف حجم الخدمات المطلوب توفيرها في تجمع ما أيضاً على عدد من الجوانب لعل من أهمها جانبي الاجتماع والاقتصاد، حيث أنه غالباً ما يميل الجانب الاجتماعي إلى العمل على راحة وتسهيل الخدمة للسكان، لذا فإنها غالباً ما تميل إلى زيادة المعدل المقترح للمستفيد، لكن نجد على الجانب الآخر أن الجوانب الاقتصادية تعمل على زيادة الاستفادة من الخدمات المقترحة وتقليل تكلفتها

وزيادة كفاءتها، لذا فإنها تميل إلى تقليل المعدل قدر الإمكان، ومن هنا ظهر الإتجاه إلى أنه مع تحديد معدلات الخدمات يجب أن يرتبط بجانبين، الأول يهتم بالجانب الاجتماعي الذي يهتم براحة المستفيد (الحد الأقصى الذي لا يجب أن ينكبه المستفيد، مثل أقصى مسافة سير للوصول للخدمة، أقصى عدد تلاميذ في الفصل، ...)، ولكن على الجانب الآخر نجد الجانب الاقتصادي الذي يهتم باقتصاديات وتكلفة تقديم الخدمة (الحد الأدنى من السكان (المستفيدين) لإقامة الخدمة، مثل أقل عدد من السكان (التلاميذ) لتشغيل مدرسة)، ومن هنا فإنه تم الإتجاه إلى التعامل مع المعدلات باعتبارها نطاقاً وليس رقماً محددًا وثابتاً في جميع الظروف.

2-2-4 التوزيع المكاني: المقصود بالتوزيع المكاني هو المواقع المقترحة لتوطين الخدمات داخل (أو خارج) منطقة الدراسة، وهو يعتبر العامل الحاكم لتحقيق العدالة في إمكانية وصول المستفيدين للخدمات، ويتأثر التوزيع المكاني للخدمات بالعديد من العوامل، لعل من أهمها:-

- **الموارد المكانية (توافر الأراضي):** ويعتمد هذا العامل على ثلاثة جوانب:
 - الجانب الأول:** توافر الأراضي المطلوبة لتوطين الخدمات من حيث الموقع، المساحة، الأبعاد،
 - الجانب الثاني:** هو توافر تلك الأراضي في المواقع الملائمة بالنسبة لاحتياجات السكان (من خلال تحقيق مسافات سير أو زمن وصول).
 - الجانب الثالث:** فيتعلق بمتطلبات الخدمات نفسها مثل ارتباطها بشبكة الطرق الرئيسية (كما في الخدمات الإقليمية أو ذات المستوى الأعلى)، أو بالبعد عن محاور الطرق الرئيسية (كما في الحضانات والمدارس الابتدائية)، أو بالقرب من المنطقة الصناعية مثلاً (كما في حال الخدمات الصناعية، ...).
- **الموارد المالية:** تمثل الموارد المالية أحد أساليب الحصول على أراضي إذا لم تتوفر أراضي حكومية بالمواقع المقترحة للخدمات، حيث أن الموارد المالية تمثل قيمة سعر الأرض أو المباني في حالة شرائها أو تأجيرها، وكذلك تمثل المقابل المادي في حالة نزع الملكية.
- **القدرات التشريعية:** وتتضح في قدرة جهة الإدارة على إصدار قرار بنزع الملكية أو تغيير الاستعمال، وهي تختلف من منطقة لأخرى تبعاً للجوانب التشريعية التي في يد متخذ القرار.
- **قدرات (خصائص المستفيد) ومسافات الوصول للخدمة (مسافات زمنية / مكانية):** تختلف أنماط التوزيع المكاني للخدمات تبعاً لخصائص المستفيدين ووسائل ووقت الوصول أو الحصول على الخدمة، ففي المناطق ذات الدخل المرتفعة أو ذات أنماط الاستهلاك الأسبوعي أو الشهري، فإن معدل التردد

على الخدمات (والأنشطة) يتباعد، بينما تزيد معدلات التردد على الخدمات وتختلف وسائل الوصول إليها في المستويات الأقل، وهو ما يعبر عنه بخطوط الزمن المتساوي وليس مسافات السير المتساوية.

- **معدل التردد:** يرتبط معدل التردد بصورة أساسية نوعي الخدمة، فعلى سبيل المثال الخدمة التعليمية ترددها يومي، بينما الخدمة الثقافية ترددها أسبوعي أو شهري، وبناء على ذلك، فإن التوزيع المكاني يتأثر بصورة كبيرة بمعدل التردد عليها، حيث أنه كلما زاد معدل التردد كلما انتشرت هذه الخدمات في المناطق المرتبطة بالمستفيدين منها.

2-2-5 مستوى أداء الخدمات: يظهر مستوى الأداء في رضا المستفيدين من الخدمات المقدمة إليهم، فقد يكون الخدمة قائمة (مدرسة مثلاً) ومتواجدة بالقرب من السكان، وبمعدلات مقبولة سواء من حيث مساحة التلاميذ أو عدد التلاميذ في الفصل، إلا أننا نجد عدم تقديم الخدمة بمستوى مرضٍ للمستفيدين كنتيجة لعدم كفاءة المدرسين مثلاً، أو عدم توافر المعامل المدرسية (أي عناصر التشغيل)، ولكن بصفة عامة فإن مستوى الأداء يظل قضية جدلية، خاصة من حيث مفهوم ومستوى جودة تقديم الخدمة، إلا أنه لا بد وأن يكون هناك حد أدنى لمستوى الأداء، ولكن نظراً لصعوبة قياس مستوى الأداء، فقد تم تحديد عدد من العناصر القياسية التي يمكن من خلالها تقدير مستوى الأداء، لعل أهمها:

- **كفاءة وقدرات القائمين على تقديم الخدمة:** وتلك القضية تمثل النقطة المحورية في عدم القدرة على قياس مستوى الأداء بدقة نظراً لتداخل العديد من العوامل فيها، مثل المستوى العلمي أو الفني لمقدم الخدمة، أسلوب تعامل مقدم الخدمة مع المستفيدين منها، مدى تقبل المستفيدين لشكل الخدمة المقدمة، ...، لذا فقد تم التركيز على النقطتين التاليتين كمعيار لتقدير مستوى أداء الخدمات.

- **مستوى التجهيزات:** وتتمثل التجهيزات في تلك التي تساعد على تقديم الخدمة بسهولة ويسر، ففي مجال التعليم نجد المعامل المدرسية، الورش الفنية، وسائل الإيضاح، أسلوب العرض المرئي، كلها أدوات تساعد وتيسر على استيعاب التلاميذ والطلاب للمادة العلمية، وهكذا في كل مجال.

- **العلاقة بين مقدم الخدمة وعدد المستفيدين:** ويظهر ذلك من خلال العلاقة الحسبية بين أعداد مقدمي الخدمة وأعداد المستفيدين منها (...مدرس/طالب، ... طبيب/فرد)، حيث أنه كلما قل عدد التلاميذ لكل مدرس، أو عدد المرضى لكل طبيب، فإنه من الطبيعي أن يتم توفير وقت أكثر لكل مستفيد من الخدمة، وبالتالي فإن المستفيد سيتلقى قدراً أكبر من الاهتمام والرعاية، الأمر الذي ينعكس على راحة وخدمة المستفيد.

3- ماهية المعدلات⁴⁶:

المعدل هو: المقياس أو الشيء المعروف كنموذج تتم محاكاته.

المعدل هو: الوسيلة الفعالة لكيفية ربط متطلبات / مشكلات الإنسان ببعضها البعض.

المعدلات التخطيطية: هي المعيار أو المقياس الذي يستخدمه المخطط في ترجمة احتياجات المستعملين إلى مسطحات ومواصفات للاستعمالات بنوعياتها ومستوياتها المختلفة، بهدف تحقيق مستوى من إشباع احتياجات المجتمع.

3-1 وظيفة المعدل:

- ترجمة احتياجات عدد محدد من المستعملين في الاستخدامات المختلفة إلى مسطحات ومواصفات يتم عن طريقها إعداد المخططات المختلفة، فهي تتيح للمخطط تحويل احتياج المستخدم إلى أرقام يسهل التعامل معها.

- وسيلة الدولة أو الجهة المسؤولة عن الرقابة على قانونية المشروعات المختلفة ومدى تحقيقها للمتطلبات، للتأكد من الالتزام بالمحددات والأسس الموضوعية لإقرارها أو رفضها، وهي بذلك تعتبر إحدى وسائل تقييم المشروعات من حيث كفاءتها الوظيفية.

- وسيلة للتنسيق بين الجهات المختلفة لتحديد نطاق نفوذ واختصاص كل منها في ضوء احتياجاته من الاستعمالات والمسطحات.

ولعل أهم الجوانب التي تحدد المعدل المطلوب توفيره هو الموارد بأنواعها المختلفة، والتي تتمثل في:

- **موارد مالية:** حيث تؤثر الموارد المالية بصورة كبيرة في تحديد المعدل المقترح، حيث أنها تؤثر في مساحات الأراضي المطلوب شرائها أو نزع ملكيتها، كما تؤثر في إمكانيات البناء مساحاته، وكذلك في حجم التجهيزات المطلوبة، هذا غير تكلفة الموارد البشرية المطلوبة.

- **موارد مكانية:** وهي تمثل العنصر لحاكم في التوزيع المكاني للخدمات، حيث أنه قد تتوافر الموارد المالية، ولكن لا تتوافر الأرض في المواقع المطلوبة، الأمر الذي يمكن أن يؤثر في كفاءة تقديم الخدمة للمجتمع.

⁴⁶ المرجع السابق.

- **موارد بشرية:** وتلك النوعية من الموارد تؤثر بصورة مباشرة في كفاءة تقديم الخدمة، ومدى فعاليتها، حيث أن معظم الخدمات الإجتماعية يجب أن تقدم من خلال أفراد، وبالتالي فإنها تؤثر في تحقيق رضا المستفيدين.

3-2 العوامل المؤثرة على تحديد المعدلات: تختلف الرؤى والأساليب التي تتعامل مع معدلات الخدمات، كما تختلف البيئة التي تتوطن فيها الخدمات من مجتمع لآخر، ومن ظروف لأخرى، ومن زمن لآخر، ...، وبناء على ذلك فإنه من الطبيعي أن يكون توزيع الخدمات مختلفاً، .. بناء على عدد من العوامل (الجوانب) التي تشكل في مجموعها حزمة القوى الحاكمة والتي تشكل هذا التوزيع، وفي مجال التخطيط العمراني، فإنه توجد العديد من العوامل (الجوانب) تشكل المعدلات، ويمكن إيجازها في:

- **العوامل الإجتماعية:** وهي تهتم بوجهة نظر السكان أو المستفيدين، والتي غالباً ما تكون مرتبطة بمستوى أداء الخدمة، لأن ما يعني السكان هو الحصول على خدمة جيدة بالدرجة الأولى، بغض النظر عن أي عامل آخر، ثم تأتي الجوانب الأخرى من تكلفة وبيئة و...، ومن هنا فإنه على سبيل المثال يهدف المعدل إلى تحسين مستوى الخدمة والعمل على راحة ورضا المستفيدين، وبالتالي فإنه انعكاس لوجهة نظر المستفيدين، وبالتالي فإنه يركز على ربط عدد المستفيدين بالخدمة (عدد التلاميذ/فصل، عدد الأطباء/1000 نسمة).

- **العوامل الاقتصادية:** يمثل الجانب الاقتصادي العنصر الحاكم في تنفيذ الخدمات بالمعدلات المقترحة، حيث أن هذه الرؤية تنظر للمعدل من خلال أنه أداة تهتم بترشيد الموارد، فهو الأداة التي يتم من خلالها توفير الخدمة كسلعة في ضوء آليات العرض والطلب ومحدودية الموارد، وهو مرتبط بالحد الأدنى من الخدمة اللازمة للسكان بأقل تكلفة ممكنة تحقق المتطلبات بصورة مرضية، وبالتالي فإن شكل المعدل يظهر من خلال معايير كمية يسهل حساب تكلفتها (م²/تلميذ، م²/فرد).

- **العوامل العمرانية:** وهي تهتم بتحقيق متطلبات السكن مع أفضل توزيع للاستعمالات، لذا فإنه غالباً ما يركز على مسطحات الأراضي في المواقع التي تقي بتحقيق الخدمة بالصورة المطلوبة، سواء من خلال مسافات السير للوصول إلى الخدمة أو بالمساحة المطلوبة لتحقيق الخدمة (م²/مستخدم، مسافة السير/خدمة).

- **العوامل البيئية:** وهي تركز على تقديم الخدمات بصورة لا تؤثر سلباً على النواحي البيئية، سواء من حيث كثافة الاستخدام أو تقليل مسافات الانتقال أو توطين الخدمات تبعاً للخصائص البيئية لكل منطقة

أو موقع، مع التركيز على المناطق الخضراء والمفتوحة باعتبارها الوسيلة التي تعمل على تقليل الحمل على البيئة العمرانية.

- **العوامل السياسية / الإدارية:** حيث يختلف أسلوب التعامل مع المعدلات باختلاف التوجهات السياسية، فعلى سبيل المثال قد يكون التوجه هو المساواة بين جميع أفراد المجتمع، بغض النظر عن التكلفة، وبالتالي يظهر التجمع في صورة (طبيب/فرد، مدرس/تلميذ)، بينما قد يكون في توجه آخر يهتم بعنصر التكلفة أو التبادل المنفعي بين المناطق، فيمكن أن يظهر المعدل في صورة (م²/خدمة/فرد).

4- دراسة الحالة: تنحصر الدراسة التطبيقية في المدن عواصم محافظات إقليم الدلتا بجمهورية مصر العربية، وذلك لعدة عوامل منها:

- تمثل العواصم مركز الثقل الإداري والسياسي ومحور الأنشطة والخدمات الرئيسية بمحافظات الإقليم.
- المدن العواصم تقع على المحاور الرئيسية والطرق الإقليمية مما ساعد على تنميتها حيث تتمركز وتتوطن الخدمات والأنشطة التي تستفيد من هذه المحاور مثل الصناعات والخدمات الإقليمية والأسواق.
- تمثل مدن العواصم عنصر الجذب للسكان لتوافر الخدمات وكذا فرص العمل بها.
- المدن العواصم تمثل أكبر التجمعات السكانية حجماً في أغلب ومعظم المحافظات مما يشجع على تواجد وظهور الخدمات الأساسية والتكميلية لهذه المدينة وبالتالي يؤدي إلى تواجد النمط الحضري من ناحية المفهوم العددي والوظيفي من حيث تواجد الخدمات المناسبة لهذا العدد مثل الجامعة والمستشفى.
- تتنوع وتتباين الوظائف والقاعدة الاقتصادية لكل مدينة من المدن العواصم مما يجعل الدراسة أشمل وأعم.
- ظهور النمط الحضري بمفهومه التخطيطي في هذه المدن من حيث مركزية الخدمة أو انتشارها أو اتخاذها للشكل الشريطي، وكذا تواجد المركز الخدمي بشموليته حيث كلها مدن لها أصل حضري قديم نما العمران فيه وتطور.
- مركز الخدمات بالمدن العواصم يمثل المركز الإقليمي للمحافظة، ولهذا يمثل أهمية كبيرة في تطور المدينة ويلعب دوراً حيوياً في تحديد مسار نموها وتطورها.
- ولذا كان اختيار المدن عواصم محافظات إقليم الدلتا أعم وأشمل ويعبر عن المجال التطبيقي للدراسة وهذه المدن هي (طنطا - المنصورة - شبين الكوم - دمياط - كفر الشيخ).

جدول رقم (1) التحليل والانحراف عن المعدل القياسي للخدمات بمدن الدراسة

مدينة كفر الشيخ ⁴⁸		مدينة دمياط ⁴⁷		مدينة شبين الكوم		مدينة المنصورة		مدينة طنطا		البيان
2007	1986	2007	1994	2007 ⁵⁴	1989 ⁵³	2007 ⁵²	1994 ⁵¹	2007 ⁵⁰	1986 ⁴⁹	
1632	510.26	2893.29	1377.4	2012	1565	4525.81	4200	3604.1	2810	مساحة المدينة (فدان)
9.93	5.14	7.99	3.8	10.71	3.8	17.5	9.02	81.53	30	ديني
206.99	37.02	34.12	25.62	143.43	86.3	318.93	451.23	76.11	79	تعليمي
15.41	8.09	12.24	6.62	20.43	13.4	19.03	22.29	2.34	15	صحي
11.92	6.15	0	0	3.34	0	0	0	78.21	16	أمني
2	1.48	1.02	1.65	2.24	9.5	0	0	1.81	1	اجتماعي
67.54	40.47	12.71	9.05	92.76	12.4	96.04	0	0.5	66	إداري

⁴⁷ وزارة الاسكان والمرافق والتنمية العمرانية، الهيئة العامة للتخطيط العمراني. (2009م)، "المخطط الاستراتيجي العام لمدينة دمياط حتى عام 2027م".

⁴⁸ وزارة الاسكان والمرافق والتنمية العمرانية، الهيئة العامة للتخطيط العمراني. (2010م)، "المخطط الاستراتيجي العام لمدينة كفر الشيخ حتى عام 2027م".

⁴⁹ وزارة التعمير والمجتمعات الجديدة والإسكان والمرافق، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، الوكالة الألمانية للتعاون الفني. (1987م)، "التخطيط العام لمدينة طنطا مخطط استخدامات الأراضي حتى عام 2000م".

⁵⁰ وزارة الاسكان والمرافق والتنمية العمرانية، الهيئة العامة للتخطيط العمراني. (2009م)، "المخطط الاستراتيجي العام لمدينة طنطا حتى عام 2027م".

⁵¹ وزارة المجتمعات العمرانية الجديدة، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، الإدارة العامة للتخطيط وبرامج الخطة. (1994م)، "المخطط العام لمدينتي المنصورة وطلخا محافظة الدقهلية، دراسات البيئة والإسكان والعمران".

⁵² وزارة الاسكان والمرافق والتنمية العمرانية، الهيئة العامة للتخطيط العمراني. (2010م)، "المخطط الاستراتيجي العام لمدينة المنصورة حتى عام 2027م".

⁵³ وزارة التعمير والمجتمعات الجديدة والإسكان والمرافق، الهيئة العامة للتخطيط العمراني. (1989م)، "دراسات التخطيط الهيكلي والعام والمخططات التفصيلية لمدينة شبين الكوم - محافظة المنوفية"، التقرير الرابع، المخطط العام.

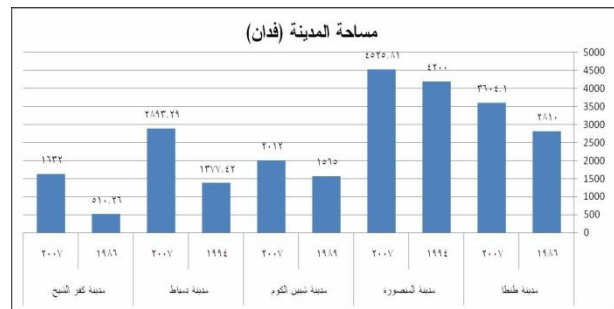
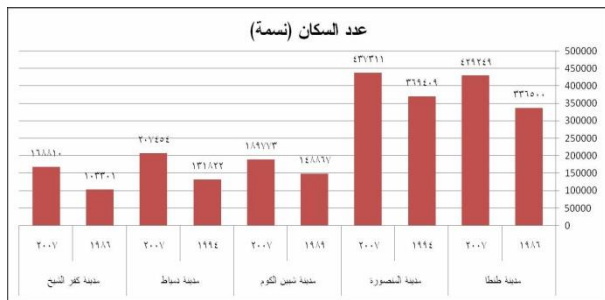
⁵⁴ وزارة الاسكان والمرافق والتنمية العمرانية، الهيئة العامة للتخطيط العمراني. (2010م)، "المخطط الاستراتيجي العام لمدينة شبين الكوم حتى عام 2027م".

مدينة كفر الشيخ ⁴⁸		مدينة دمياط ⁴⁷		مدينة شبين الكوم		مدينة المنصورة		مدينة طنطا		البيان
2007	1986	2007	1994	⁵⁴ 2007	⁵³ 1989	⁵² 2007	⁵¹ 1994	⁵⁰ 2007	⁴⁹ 1986	
34.88	28.39	17.17	9.17	43.62	22.2	56.22	0	56.76	40	ترفيهي
28.72	14.26	0.8	1.95	17	0	0.69	33.66	3.23	3	ثقافي
33.6	16.67	8.34	3.56	26.2	7.6	74.59	0	55.19	100	مرافق
168810	103301	207454	131822	189773	148867	437311	369409	429249	336500	عدد السكان (نسمة)
0.25	0.21	0.16	0.12	0.24	0.11	0.17	0.10	0.80	0.37	ديني
5.15	1.51	0.69	0.82	3.17	2.43	3.06	5.13	0.74	0.99	تعليمي
0.38	0.33	0.25	0.21	0.45	0.38	0.18	0.25	0.02	0.19	صحي
0.30	0.25	0.00	0.00	0.07	0.00	0.00	0.00	0.77	0.20	أمني
0.05	0.06	0.02	0.05	0.05	0.27	0.00	0.00	0.02	0.01	اجتماعي
1.68	1.65	0.26	0.29	2.05	0.35	0.92	0.00	0.00	0.82	إداري
0.87	1.15	0.35	0.29	0.97	0.63	0.54	0.00	0.56	0.50	ترفيهي
0.71	0.58	0.02	0.06	0.38	0.00	0.01	0.38	0.03	0.04	ثقافي
0.84	0.68	0.17	0.11	0.58	0.21	0.72	0.00	0.54	1.25	مرافق

نسبة التغير	التغير	نسبة التغير	التغير	نسبة التغير	التغير	نسبة التغير	التغير	نسبة التغير	التغير	التغير	تأثير الامتداد العمراني على نصيب الفرد من الخدمات (م/نسمة) (الباحث)
%18.22	0.04	%33.61	0.04	%121.09	0.13	%63.89	0.07	%113.05	0.42	ديني	نصيب الفرد من الخدمات بين عامي الدراسة (م/نسمة) (الباحث)
%242.15	3.64	%15.38-	0.13-	%30.37	0.74	%40.29-	2.07-	%24.48-	0.24-	تعليمي	
%16.56	0.05	%17.49	0.04	%19.60	0.07	%27.88-	0.07-	%87.77-	0.16-	صحي	
%18.61	0.05	-	0.00	-	0.07	-	0.00	%283.19	0.57	أمني	
%17.31-	0.01-	%60.72-	0.03-	%81.50-	0.22-	-	0.00	%41.89	0.01	اجتماعي	
%2.13	0.03	%10.76-	0.03-	%486.82	1.70	-	0.92	%99.41-	0.82-	إداري	

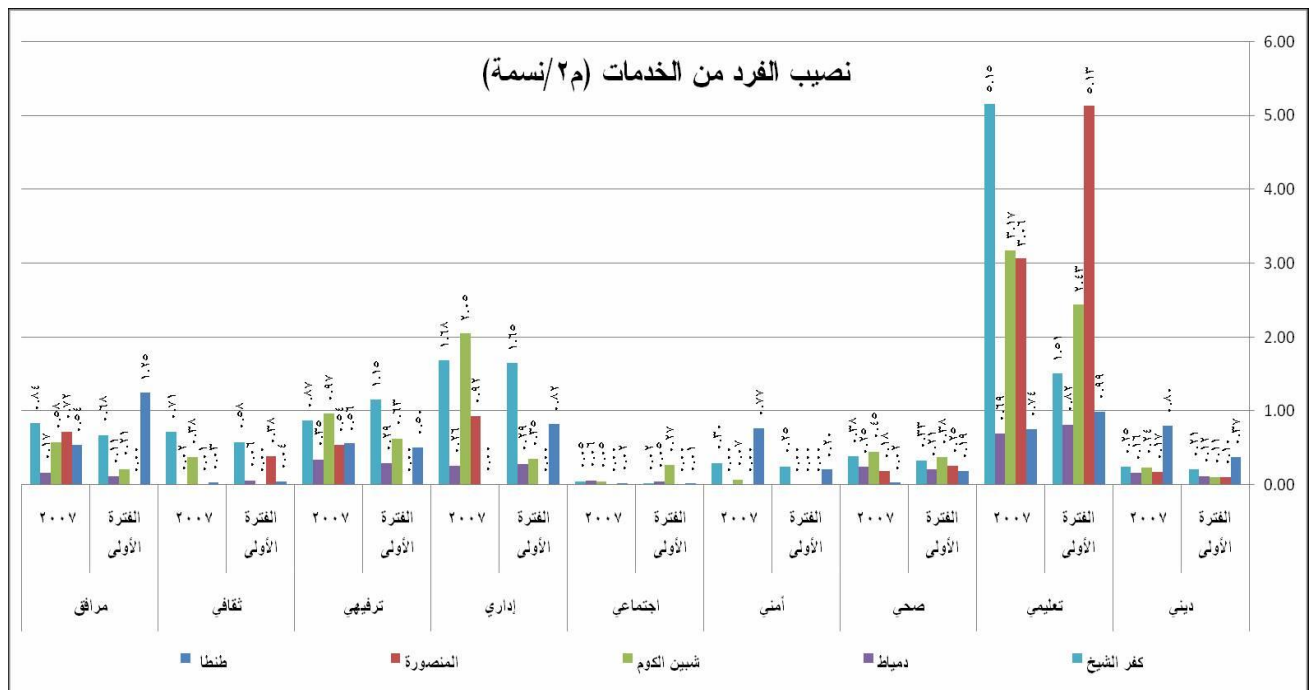
مدينة كفر الشيخ ⁴⁸		مدينة دمياط ⁴⁷		مدينة شبين الكوم		مدينة المنصورة		مدينة طنطا		البيان		
2007	1986	2007	1994	⁵⁴ 2007	⁵³ 1989	⁵² 2007	⁵¹ 1994	⁵⁰ 2007	⁴⁹ 1986			
%24.82-	0.29-	%18.98	0.06	%54.13	0.34	-	0.54	%11.24	0.06	ترفيهي		
%23.25	0.13	%73.93-	0.05-	-	0.38	%98.27-	0.38-	%15.60-	0.01-	ثقافي		
%23.34	0.16	%48.86	0.06	%170.43	0.37	-	0.72	%56.74-	0.71-	مرافق		
0.22										ديني	المعدلات القياسية للخدمات (م/2نسمة)	تقييم تأثير الامتداد العمراني على نصيب الفرد من الخدمات
3.603										تعليمي		
14.066										صحي		
0.058										أمني		
0.056										اجتماعي		
0.106										إداري		
4.88										ترفيهي		
0.159										ثقافي		
0.04										مرافق		
نسبة الانحراف	الانحراف	نسبة الانحراف	الانحراف	نسبة الانحراف	الانحراف	نسبة الانحراف	الانحراف	نسبة الانحراف	الانحراف		الانحراف عن المعدل القياسي للخدمات (م/2نسمة) (الباحث)	
%12.30	0.03	%26.47-	0.06-	%7.74	0.02	%23.60-	0.05-	%262.61	0.58	ديني		
%42.93	1.55	%80.83-	2.91-	%11.90-	0.43-	%14.99-	0.54-	%79.33-	2.86-	تعليمي		
%97.27-	13.68-	%98.24-	13.82-	%96.79-	13.61-	%98.70-	13.88-	%99.84-	14.04-	صحي		
%411.33	0.24	%100.00-	0.06-	%27.45	0.02	%100.00-	0.06-	%1219.39	0.71	أمني		
%11.14-	0.01-	%63.12-	0.04-	%11.47-	0.01-	%100.00-	0.06-	%68.37-	0.04-	اجتماعي		
%1485.28	1.57	%142.75	0.15	%1836.73	1.95	%770.17	0.82	%95.38-	0.10-	إداري		

مدينة كفر الشيخ ⁴⁸		مدينة دمياط ⁴⁷		مدينة شبين الكوم		مدينة المنصورة		مدينة طنطا		البيان
2007	1986	2007	1994	2007 ⁵⁴	1989 ⁵³	2007 ⁵²	1994 ⁵¹	2007 ⁵⁰	1986 ⁴⁹	
82.22%	4.01%	92.88%	4.53%	80.22%	3.91%	88.94%	4.34%	88.62%	4.32%	ترفيهي
349.41%	0.56%	89.81%	0.14%	136.63%	0.22%	95.83%	0.15%	80.12%	0.13%	ثقافي
1989.92%	0.80%	322.12%	0.13%	1349.63%	0.54%	1690.93%	0.68%	1250.02%	0.50%	مرافق

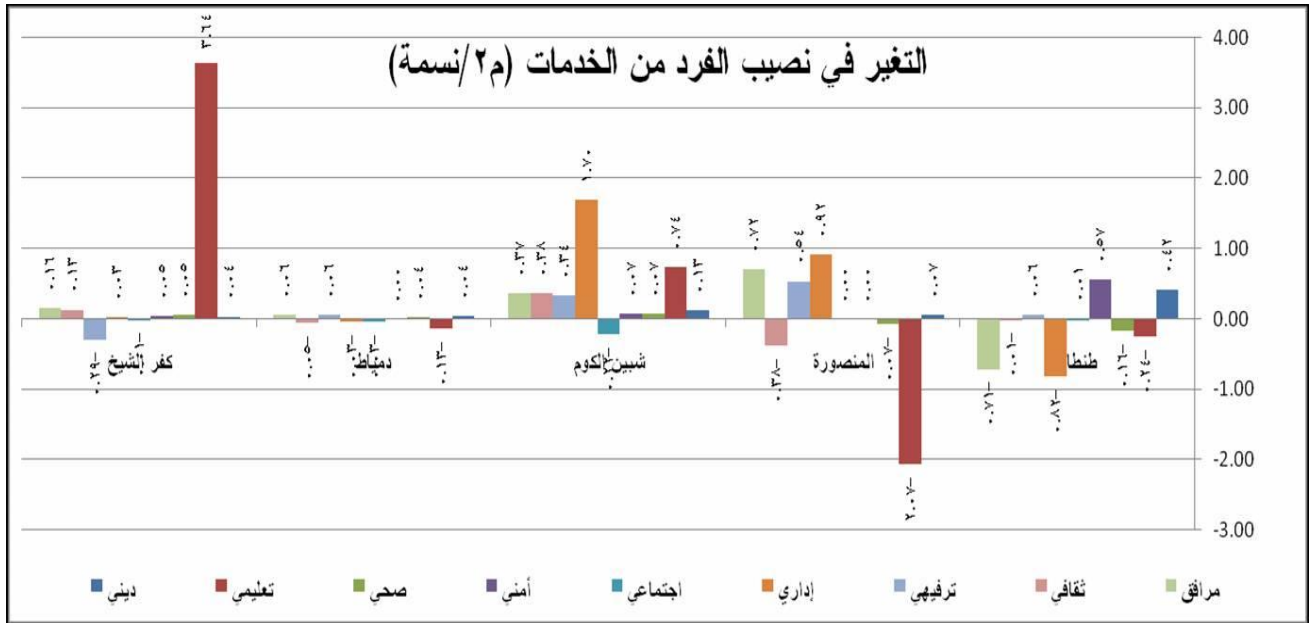


شكل رقم (6) عدد سكان المدن عواصم محافظات إقليم الدلتا في سنوات الدراسة

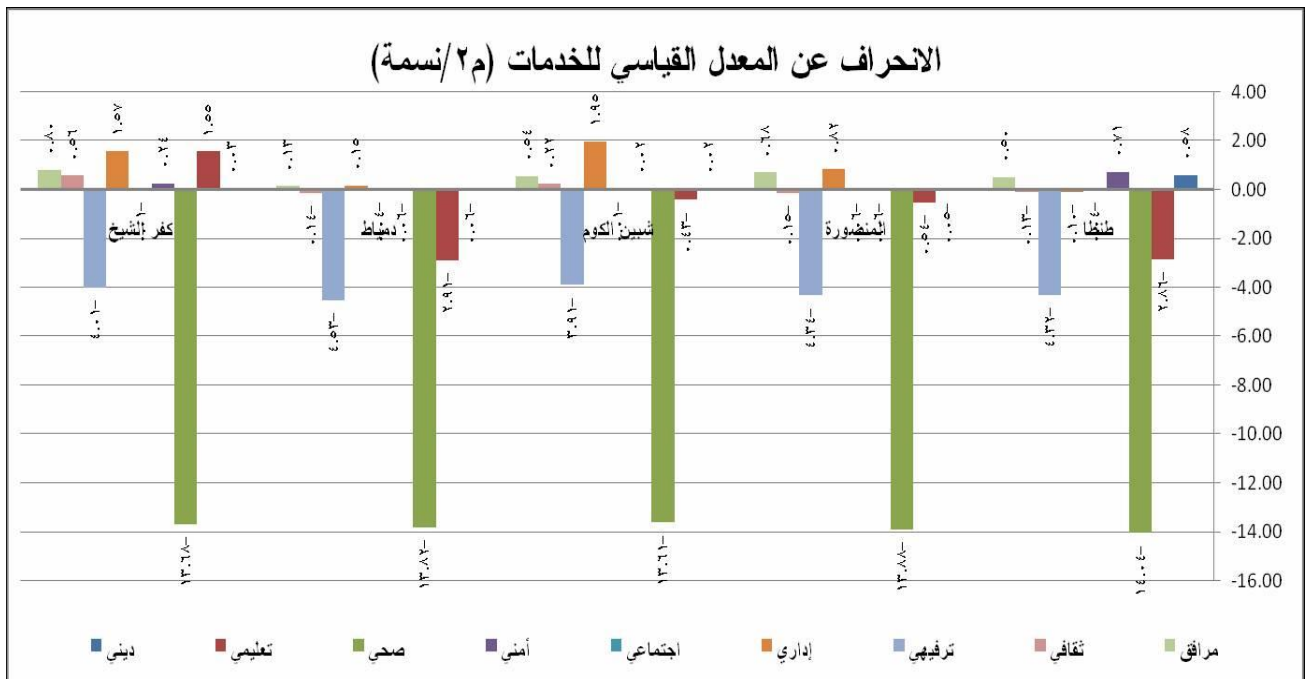
شكل رقم (5) مساحة المدن عواصم محافظات إقليم الدلتا في سنوات الدراسة



شكل رقم (7) نصيب الفرد من الخدمات بالمدينة عواصم محافظات إقليم الدلتا في سنوات الدراسة



شكل رقم (8) التغير في نصيب الفرد من الخدمات بالمدن عواصم محافظات إقليم الدلتا خلال سنوات الدراسة



شكل رقم (9) الانحراف عن المعدل القياسي لنصيب الفرد من الخدمات بالمدن عواصم محافظات إقليم الدلتا خلال سنوات الدراسة

5- نتائج البحث:

من خلال ما سبق يمكن تقييم نصيب الفرد من الخدمات من خلال نقطتين:

الأولى: التغيير في نصيب الفرد من الخدمات: كما يتضح من الشكل رقم (8) فإن 66.7% من الخدمات قد زاد نصيب الفرد منها بلغ أقصاه في الخدمات التعليمية بمدينة كفر الشيخ بمقدار 3.64 م²/نسمة، بينما 33.3% من الخدمات قد نقص نصيب الفرد منها وبلغ أدناه في الخدمات التعليمية بمدينة المنصورة والذي نقص بمقدار 2.07 م²/نسمة وهي أدنى نسبة على مستوى مدن الدراسة والخدمات، إلا أن هذا لا يعتبر دليلاً على كفاءة توفر الخدمات، فقد يزيد نصيب الفرد من الخدمة إلا أنه ما زال تحت المعدل القياسي، من هنا نتجه إلى النقطة الثانية.

الثانية: الانحراف عن المعدل القياسي لنصيب الفرد من الخدمات: يتضح من مقارنة نصيب الفرد من الخدمات بمدن الدراسة مع المعدلات القياسية لنصيب الفرد من الخدمات أن 60% من الخدمات مازال تحت المعدل القياسي للخدمات منحصراً بين قيم 0.01 إلى 14.04 م²/نسمة يتمثل معظمها في الخدمات التعليمية والصحية والترفيهية، بينما يرتفع 40% من الخدمات عن المعدل القياسي ولكن بمقدار ضئيل ينحصر بين 0.02 إلى 1.95 م²/نسمة متمثلة في الخدمات الإدارية والمرافق. ويظهر ذلك في الشكل رقم (9).

المراجع:

1. السعيد، محمد عبد المقصود. (2014م)، "الامتداد العمراني للمدينة المصرية وتأثيره على المركز الإداري والخدمي بمدن إقليم الدلتا"، ماجستير، جامعة الأزهر، القاهرة.
2. ممفورد، لويس. ترجمة إبراهيم نصحي. (1964م)، "المدينة علي مر العصور"، الجزء الأول، مكتبة الأنجلو المصرية.
3. راشد، رانيا حامد السيد يوسف. (2001م)، " الامتداد العمراني للمدن الكبرى وتوزيع مراكز الخدمات دراسة تحليلية مقارنة لامتدادات ومراكز خدمات القاهرة الكبرى"، ماجستير، جامعة القاهرة.
4. المرجع السابق .
5. المرجع السابق.
6. المرجع السابق .
7. المرجع السابق.

8. المرجع السابق.
9. مصيلحي، فتحي محمد. (2000م)، "تطوير العاصمة المصرية والقاهرة الكبرى"، الجزء الثاني الإنسان والتحديات التكنولوجية والمستقبل.
10. المرجع السابق.
11. المرجع السابق.
12. أمانة محافظة جدة. (2011م)، "دراسة تأثير ما صدر من أنظمة وضوابط للبناء في محافظة جدة على المرافق العامة والبنية التحتية والنواحي الأمنية والاجتماعية".
13. المرجع السابق.
14. وزارة الاسكان والمرافق والتنمية العمرانية، الهيئة العامة للتخطيط العمراني. (2009م)، "المخطط الاستراتيجي العام لمدينة دمياط حتى عام 2027م".
15. وزارة الاسكان والمرافق والتنمية العمرانية، الهيئة العامة للتخطيط العمراني. (2010م)، "المخطط الاستراتيجي العام لمدينة كفر الشيخ حتى عام 2027م".
16. وزارة التعمير والمجتمعات الجديدة والإسكان والمرافق، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، الوكالة الألمانية للتعاون الفني. (1987م)، "التخطيط العام لمدينة طنطا مخطط استخدامات الأراضي حتى عام 2000م".
17. وزارة الاسكان والمرافق والتنمية العمرانية، الهيئة العامة للتخطيط العمراني. (2009م)، "المخطط الاستراتيجي العام لمدينة طنطا حتى عام 2027م".
18. وزارة المجتمعات العمرانية الجديدة، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، الإدارة العامة للتخطيط وبرامج الخطة. (1994م)، "المخطط العام لمدينتي المنصورة وطلخا محافظة الدقهلية، دراسات البيئة والإسكان والعمران".
19. وزارة الاسكان والمرافق والتنمية العمرانية، الهيئة العامة للتخطيط العمراني. (2010م)، "المخطط الاستراتيجي العام لمدينة المنصورة حتى عام 2027م".
20. وزارة التعمير والمجتمعات الجديدة والإسكان والمرافق، الهيئة العامة للتخطيط العمراني. (1989م)، "دراسات التخطيط الهيكلي والعام والمخططات التفصيلية لمدينة شبين الكوم - محافظة المنوفية"، التقرير الرابع، المخطط العام.
21. وزارة الاسكان والمرافق والتنمية العمرانية، الهيئة العامة للتخطيط العمراني. (2010م)، "المخطط الاستراتيجي العام لمدينة شبين الكوم حتى عام 2027م".
22. وزارة التعمير والمجتمعات الجديدة والإسكان والمرافق، الهيئة العامة للتخطيط العمراني. (1987م)، "الأسس والمعدلات التخطيطية".

TRANSPORT EN COMMUN ET SÉGRÉGATION SOCIALE CAS DE LA VILLE NOUVELLE DE TAMESNA

PUBLIC TRANSPORT AND SOCIAL SEGREGATION CASE OF THE NEW TOWN OF TAMESNA

Riad ARRAH¹, Oussama BENMAKRANE²

^{1,2} Laboratoire de Gestion des Risques et Développement Territorial, Institut National d'Aménagement et d'Urbanisme. Avenue Allal El Fassi B.P 6215 - Rabat-Instituts. Maroc.
E-mails : riad.arrach@inau.ac.ma , oussama.benmakrane@inau.ac.ma.

RESUMÉ

Avec l'avènement des moyens de transport, les territoires n'ont cessé de s'étaler et de gagner en terrain, permettant ainsi de décongestionner les villes vers les régions périphériques, de créer plus d'espace habitable, et aussi d'élargir jusqu'au bout du supportable leurs systèmes de réseaux routiers. Ce phénomène d'urbanisation à bien des égards put générer un certain équilibre dans la vie urbaine. Tout comme au cas contraire créer pour certain un environnement de ségrégation et un handicap à la réalisation des tâches courantes exercées dans le milieu urbain. Cela dépend considérablement de la manière de gestion des moyens de transport urbain et plus précisément des transports en commun. A cet effet, l'offre des transports en commun au Maroc et surtout dans la conurbation de Rabat-Témara a malheureusement toujours eu mauvaise publicité et véhiculé une image suffisamment négative pour n'intéresser que la couche sociale qui n'a pas accès à l'acquisition des automobiles. La problématique des transports en commun dans la zone périphérique de la conurbation de Rabat-Témara et plus précisément dans la ville nouvelle de Tamesna pousse la population à vivre une situation de ségrégation sociale qui remet en question leur sentiment d'appartenance à la société. Le présent travail tente dans un premier temps de cartographier la distribution de la population et la répartition du réseau du transport en commun à Tamesna afin de faire sortir les zones ségréguées et les contrastes qui en résultent. Et dans un deuxième temps à confirmer notre hypothèse selon laquelle les transports en commun peuvent jouer un rôle dans l'accentuation du risque de ségrégation sociale dans l'espace périphérique urbain de Tamesna.

MOTS-CLÉS : Transports en commun, Ségrégation sociale, risque, urbanisation, cartographie.

ABSTRACT

With the advent of means of transport, cities have continued to spread out and gain ground, thus making it possible to decongest cities to peripheral regions, to create more living space, and also to expand to 'at the end of the bearable their road network systems. This phenomenon of urbanization in many ways could generate a certain balance in urban life. Just like on the contrary, creating for some an environment of segregation and a handicap to the realization of the current tasks carried out in the urban environment. It depends considerably on the way in which the means of urban transport are managed and more precisely on public transport. To this end, the offer of public transport in Morocco and especially in the conurbation of Rabat-Témara has unfortunately always had bad publicity and conveyed a sufficiently negative image to interest only the social layer which does not have access to it. acquisition of automobiles. The problem of public transport in the peripheral area of the Rabat-Témara conurbation and more precisely in the new town of Tamesna pushes the population to live in a situation of social segregation which calls into question their sense of belonging to society. This work first attempts to map the distribution of the population and the distribution of the public transport network in Tamesna in order to bring out the segregated areas and the resulting contrasts. And secondly, to confirm our hypothesis that public transport can play a role in increasing the risk of social segregation in the urban peripheral space of Tamesna.

KEYWORDS: Public transport, social segregation, risk, urbanization, cartography.

INTRODUCTION

Avec l'avènement des moyens de transport, les villes n'ont cessé de s'étaler et de gagner en terrain, permettant ainsi de décongestionner les villes vers les régions périphériques, de créer plus d'espace habitable et de zones industrielles et aussi d'élargir jusqu'au bout du supportable leurs systèmes de réseaux routiers avec ses infrastructures et ses différents modes de locomotions. Ce phénomène d'urbanisation à bien des égards pu générer un certain équilibre dans la vie urbaine en permettant aux citoyens de se loger, d'étudier et de travailler convenablement, tout comme au cas contraire créer pour certain un environnement de ségrégation et un handicap à la réalisation des tâches courantes exercées dans le milieu urbain. Cela dépend considérablement de la manière de gestion des moyens de transport urbain et plus précisément des transports en commun.

Les enjeux liés aux transports en commun sont au centre des défis des villes marocaines caractérisés entre autres par l'étalement urbain avec une urbanisation de 60% de la population totale en 2014 et qui atteindra les 74% en 2050⁵⁵, la métropolisation et la création de villes nouvelles, celles-ci vont de pair avec la diminution de la densité des zones urbanisées et donc une augmentation élevée de la mobilité de déplacement des citoyens.

L'offre des transports en commun au Maroc et surtout dans la conurbation de Rabat-Témara a malheureusement toujours eu mauvaise publicité et véhiculé une image suffisamment négative pour n'intéresser que la couche sociale qui n'a pas accès à l'acquisition des automobiles.

En dépit de son irrégularité, d'un manque de la sécurité et de confort, les transports collectifs ne répondent pas aux besoins (n'arrivent pas à accompagner les besoins constants en) de mobilité de la population notamment dans les zones périphériques, cela est causé par la faiblesse de l'offre et une faible couverture des agglomérations. Ces variables laissent les habitants des couronnes périurbaines comme Tamesna par exemple contraints de vivre une situation de ségrégation sociale qui les laissent toujours désavantager par rapport à la conurbation en matière d'emploi, d'éducation et de santé.

A cet effet, on peut s'interroger sur les transports en commun comme variable permettant la structuration de l'espace en zones à forte homogénéité sociale interne et en zones à fortes disparités sociales. Donc la relation entre transport urbain et espace s'accompagne d'une structuration sociale de l'espace urbain, celle-ci peut contribuer au renforcement du phénomène de ségrégation sociale au milieu de ces territoires. Car comme l'a affirmé Pierre Merlin⁵⁶ : « l'espace module les transports tout comme ceux-ci modulent l'espace ».

De ce fait, les moyens de transport peuvent être un facteur d'intégration sociale ou de ségrégation des populations selon qu'ils permettent ou non une mobilité suffisante pour modifier le vécu urbain et répondre à des besoins de déplacements susceptibles d'éviter une

⁵⁵ Selon les prévisions du Haut-Commissariat au Plan. (2018). « RGPH de 2014 : Caractéristiques démographiques et Socio-Economiques de la Population ». Maroc. Rapport national.

⁵⁶ Merlin .P, (1991), « Géographie, économie et planification des transports », PUF, Paris, p : 39

marginalisation⁵⁷. Les moyens de transport ont notamment un rôle intégrateur pour les différents groupes sociaux, comme ils peuvent jouer un rôle de séparateur entre ces mêmes groupes.

À l'instar de cette réflexion, cet article cherche à expliquer le rôle pondérant des transports en commun dans la ville de Tamesna présentée pour la plupart comme ville dortoir dans la situation de ségrégation sociale qui affecte ses habitants, une cartographie du réseau de transport (bus et grands-taxi), des zones de ségrégation et une enquête de terrain seront mises en exergue pour la réalisation d'un tel travail.

CADRAGE CONCEPTUEL

La ségrégation sociale :

Le recours au terme de « ségrégation sociale » dans la sociologie ne doit pas être systématique ; en effet, assimiler la notion de ségrégation à la différenciation sociale semble inopportun. Il existe un amalgame entre la ségrégation sociale et la différenciation socio-spatiale. Grafmeyer et Joseph (1979), considèrent que « *dans toute société où la séparation physique n'est pas instituée ni autoritairement préservée comme principe fondateur de l'organisation de l'espace, la ségrégation n'est nulle part puisqu'il ne peut engendrer que confusion et méprise sur la signification véritable des disparités observées* »⁵⁸.

La ségrégation sur le plan socio-géographique, désigne tout phénomène évolutif ou tout état de séparation de groupes sociaux, à l'échelle, urbaine, régionale ou nationale. Cette évolution ou séparation, favorisée éventuellement par la loi (ségrégation d'État) et légitimée, a conduit à la formation d'aires ségréguées et de territoires hétérogènes⁵⁹.

Nous pouvons décrire ainsi, que la ségrégation est un phénomène principalement collectif, elle tient ses racines du mot latin *segregatio* qui au-delà de mettre un groupe d'individus à l'écart, ou parfois l'isoler, désigne la séparation simple des groupes. Les individus en situation de ségrégation sont donc séparés des autres : des groupes dominants, de la collectivité ou de la société d'une façon générale. Cela signifie qu'on enlève d'une manière indirecte au groupe soumis le sentiment d'appartenance aux lois de la société et les assignats ainsi par les faits à un statut discriminatoire.

Nous pouvons indiquer ici que c'est beaucoup plus la collectivité qui est touchée par la ségrégation que l'individu. L'exemple le plus avéré qu'on peut citer est celui de l'esclavagisme, pratique qui remonte jusqu'à l'aube des temps, l'esclave n'était pas qu'un exclu de la société, il ne possédait aucun statut social, séparé du corps social et donc victime

⁵⁷Rhaimi, H. (2013). « Le système de transport et la ségrégation sociale de l'espace urbain cas du grand Agadir ». Agadir, thèse de doctorat, Université IBN ZOKR.p :57

⁵⁸Grafmeyer .Y et Joseph .I, (1979), L'École de Chicago – Naissance de l'écologie urbaine. Paris, Editions Aubier-Montaigne, 3ème édition (1990), coll. « champ urbain », p 95.

⁵⁹Rhaimi. Thèse « le système de transport et la ségrégation sociale de l'espace urbain cas du grand Agadir ». Université IBN ZOKR. Agadir P.35

de ségrégation. Ce n'est qu'à travers l'apparition du « Code noir » promulgué en 1685 par Louis XIV qui a contribué à donner à l'esclave une place socialement reconnue.

Cela s'est fait par une multitude de droits dont les plus importants sont ceux qui ont brisé cet isolement social, à savoir l'article 2⁶⁰ du code noir qui donne le droit à tous les esclaves d'être baptisé et instruits dans la religion catholique, ainsi que l'article 6⁶¹ octroyant le droit de repos le dimanche et les jours de fête. Cette ordonnance royale ne constituait que le premier pas dans l'évolution du statut social de l'esclave, il n'en est pas moins que la dénomination « Code Noir » par sa stigmatisation est en soi suffisamment parlante par son caractère discriminatoire⁶².

Selon CHOUKI M. (1997), la notion de ségrégation, dans son acception première, est particulièrement socio-spatiale. Elle l'est, dans la mesure où l'exclusion d'un groupe ne s'effectue sur le plan spatial qu'une fois accompli sur le plan social. Autrement dit, la ségrégation est à la fois sociale et spatiale et ne peut être l'une sans l'autre⁶³.

D'autre part, la définition simple proposée par Delvaux (2005), qui définit la ségrégation par : « Traduction de différences sociales dans l'espace. Elle se manifeste dès que des individus, classés par la société dans des catégories sociales distinctes, dotées d'une valorisation sociale différenciée, se trouvent séparés dans l'espace et sont ainsi amenés à peu se côtoyer ».

D'après le dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, ce dernier définit la ségrégation comme la mise à l'écart d'un groupe social ou d'individus pour des raisons raciales, religieuses, culturelles, sociales, sexuelles ou autre. Cette notion est employée au sens fort, pour désigner la séparation forcée, institutionnalisée et réglementée, de différents groupes de population à partir de critères raciaux. La ségrégation s'accompagne alors d'une discrimination, c'est-à-dire d'un traitement inégalitaire des groupes qui la subissent.

Toujours d'après le même dictionnaire, et par extension, le mot est employé pour désigner toute catégorie qui se trouve isolée, volontairement ou involontairement, du corps social. Le plus souvent, la ségrégation a une traduction spatiale concrète, avec la formation de ghettos ou la création de zones réservées. La ségrégation urbaine a été définie comme « la tendance à l'organisation de l'espace en zones à forte homogénéité sociale interne et à forte disparité sociale entre-elles, cette disparité étant comprise non seulement en termes de différence, mais de hiérarchie ». Elle désigne donc des processus qui amènent l'inscription de différences

⁶⁰ Article 2 du code noir « Tous les esclaves qui seront dans nos îles seront baptisés et instruits dans la religion catholique, apostolique et romaine... »

⁶¹ Article 6 du code noir « Enjoignons à tous nos sujets, de quelque qualité et condition qu'ils soient, d'observer les jours de dimanches et de fêtes, qui sont gardés par nos sujets de la religion Catholique, Apostolique et Romaine. Leur défendons de travailler ni de faire travailler leurs esclaves auxdits jours depuis l'heure de minuit jusqu'à l'autre minuit... »

⁶² Sciarra, Louis. « Exclusion/ségrégation : la différenciation et l'intrication de deux logiques ». Humus - subjectivité et lien social, 2011, p.45-65.

⁶³ Chouiki, Mustapha. « La ségrégation sociospatiale à Casablanca ». L'Homme et la société 125, n° 3 (1997) : p. 85-105.

sociales ou raciales dans l'espace urbain et la possible formation, dans ces espaces de sous cultures spécifiques.

Le développement de ces zones citées ci-dessus peut fortement être influencé par le système de transport dans sa globalité et les transports en commun en particulier déployés sur l'espace urbain, la relation entre espace et transport sera étudiée plus en détail dans les parties qui suivront, cela dit, il faut tout d'abord définir ce qu'est le transport en commun afin de mieux l'appréhender.

Le transport en commun :

Une ville attractive, cohérente et développée dépend principalement d'une économie urbaine en bonne santé et d'un système de transport performant. Ce dernier constitue un service de première nécessité sans lequel le territoire ne pourrait fonctionner correctement et échanger.

La fonction transport de manière générale tient une place essentielle dans les villes, elle touche en effet directement à ce qui constitue l'apparence et la configuration actuelle de toutes les formes urbaines. Ainsi, si la facilité et la qualité des échanges urbains (travail, achats, loisirs ...) dépendent de la richesse et de l'équilibre de la structure urbaine, elle est aussi conditionnée par l'efficacité du système de transport.

Les espaces de déplacement en ville sont conditionnés par les systèmes de transport urbain, ils proposent aux citoyens un ensemble de moyens de transport et définissent leur zone d'accessibilité. Les principaux déplacements sont réalisés par les transports en commun, par la voiture particulière et la marche à pied.

Notre intervention se focalisera essentiellement sur les transports en commun qui représentent une part indissociable et inconditionnelle du système de transport. Il peut notamment être défini comme les divers modes de transport qui mettent en œuvre des véhicules confectionnés principalement à l'accueil de plusieurs personnes, c'est le cas notamment des autobus, des autocars, des taxis, des trains, etc. Le terme transport collectif ou transport en commun est défini comme étant « un système de transport mis à la disposition du public dans les centres urbains et qui met en œuvre des véhicules adaptés à l'accueil simultané de plusieurs personnes, et dont la tarification, les horaires et les trajets sont planifiés et connus à l'avance »⁶⁴.

En effet, les transports circulent et se déplacent majoritairement dans des espaces à forte densité démographique, cette densité représente l'une des caractéristiques du milieu urbain, nous enchaînerons dans ce qui suit la relation qui existe entre le milieu urbain et le transport en commun.

Relation entre milieu urbain et transport en commun :

De par sa concentration démographique importante, la ville est amenée à prêter une attention assez particulière à l'organisation des transports en commun afin de décongestionner la ville.

⁶⁴ Site web. «<http://collectivitesviables.org/sujets/transports-collectifs>»

Les moyens de transport permettent de gagner en temps, en argent et de réduire aussi la pollution sur l'environnement, ceci peut être expliqué comme suit :

Sur le plan économique, les transports en commun sont moins coûteux par rapport à l'utilisation de la voiture particulière. Ils permettent ainsi une économie supplémentaire pour les ménages à revenu moyens, et une satisfaction régulière aux besoins de déplacements des familles aux revenus limités. Par voie de faits, une politique de transport réfléchie axée principalement sur le développement d'un système de mobilité urbaine harmonieux, efficace et équilibré permettra non seulement de faire face aux embouteillages engendrés par la voiture particulière, mais également d'assurer la fluidité des voies publiques et de garantir un gain de temps considérable aux habitants.

Par ailleurs, un autre point aussi important qu'il serait bon de citer est l'utilisation des transports collectifs, et ce en vue de lutter contre la pollution et la réduction des émissions des polluants, cela nous permettra d'avancer d'un pas en avant vers la préservation de l'environnement. En effet, l'orientation du comportement du citoyen à l'utilisation des transports en commun en dépit de la circulation automobile contribue à limiter les émissions de polluants, selon la Commission européenne⁶⁵ de Bruxelles de mai 2018, les véhicules automobiles représentent l'une des principales causes de la pollution de l'air ainsi que de la pollution sonore.

Pour aboutir à une organisation territoriale cohérente et homogène en milieu urbain, il est nécessaire de coordonner entre la manière dont on structure la ville et la façon avec laquelle sont structurées les politiques de transports urbains⁶⁶. En effet, certaines métropoles comme Munich, Madrid et Paris prennent en considération dans leur périmètre de réflexion des transports une grande partie de la zone d'influence de la ville. Car généralement l'arrière-pays de ces grandes villes, représente la principale source de main-d'œuvre et de travail qui dynamise la métropole. La conurbation Rabat-Salé-Témara doit s'inscrire aussi dans le même état de réflexion que les métropoles citées précédemment, vu que sa main-d'œuvre et de travail repose régulièrement sur son arrière-pays.

SECTEUR D'ÉTUDE

Le secteur d'étude correspond à la nouvelle ville de Tamesna inaugurée le 13 mars 2007 par Sa Majesté le Roi Mohamed VI le 13 mars 2007. Le territoire d'étude couvre une superficie de 840 hectares en prenant à 22 km de la ville de Rabat, chef-lieu de la région de Rabat-Salé-Kénitra et à place à 12 km de la ville de Témara, chef-lieu de la préfecture de Skhirate-Témara, faisant partie du ressort territorial de la commune de Sidi Yahya Zaer (Figure 1).

La démographie du secteur d'étude a connu des évolutions positives durant les dernières années. En effet, elle est passée de 27 921 habitants en 2014 à 50 000 habitants actuellement,

⁶⁵ Communication de la Commission au parlement européen, au conseil, au comité économique et social européen et au comité des régions. 2018. Commission européenne. Bruxelles. p.3.

⁶⁶ Charlot, Sylvie, Mohamed Hilal, et Bertrand Schmitt, (2009), « La périurbanisation renforce-t-elle la ségrégation résidentielle urbaine en France ? » Espace populations sociétés, n° 2009/1 p.29-44.

soit un taux d'accroissement annuel moyen de 10,03% inscrivant le plus fort taux d'accroissement au niveau de la préfecture de Skhirate-Témara.

La structure de la population de Tamesna par sexe révèle une population masculine de l'ordre de 14 248 habitants, soit 51%, face à une population féminine de 13 673 personnes, soit 49% (Figure 2). Les données démographiques du territoire d'étude révèlent également prédominance des tranches d'âges jeunes, soit 63,1% de la population âgée entre 15 et 59 ans (Tableau1).

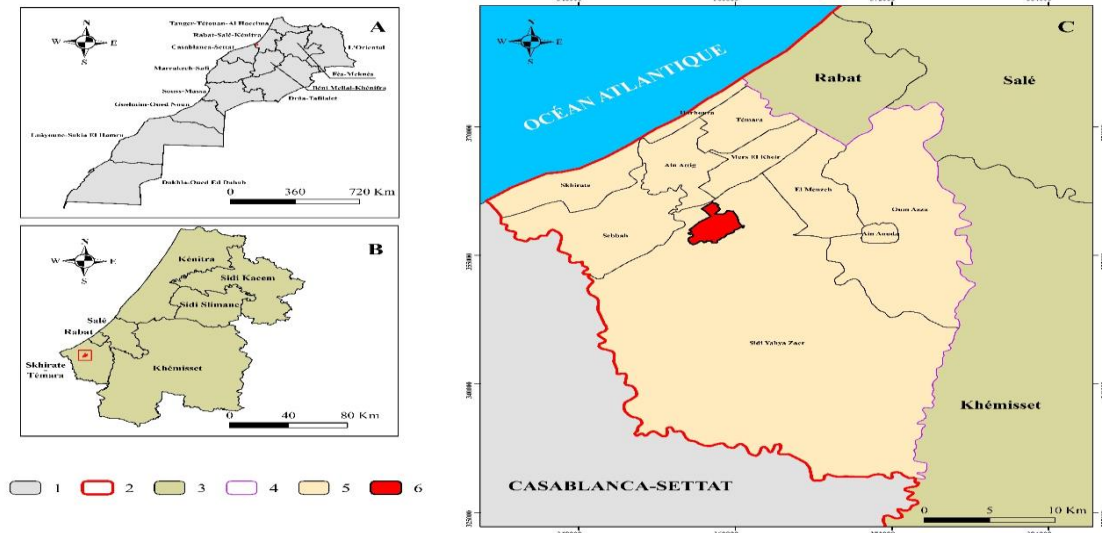


Figure 1 : Carte de situation, A : Le secteur d'étude dans le contexte national, B : le secteur d'étude dans le contexte régional, C : le secteur d'étude dans le contexte local, 1 : organisation territoriale du Maroc, 2 : limites de la région de Rabat-Salé-Kénitra, 3 : découpage provincial de la région de Rabat-Salé-Kénitra, 4 : limites de la préfecture de Skhirate-Témara, 5 : découpage communal de la préfecture de Skhirate-Témara et 6 : secteur d'étude (ville nouvelle de Tamesna).

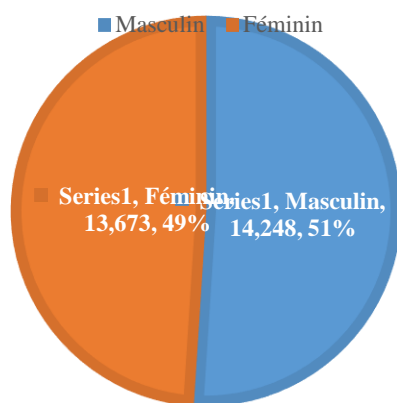


Figure n 1 Répartition de la population de la ville nouvelle de Tamesna par sexe (RGPH, 2014)

Tranche d'âge	Valeur en %
Moins de 6 ans	15,9
De 6 à 14 ans	17,6
De 15 à 59 ans	63,1
60 ans et plus	3,4

Tableau 1 : Répartition de la population de la ville nouvelle de Tamesna par âge (RGPH, 2014)

Le territoire d'étude bénéficie largement de la dynamique créée par la route régionale RR403 (Témata-Sidi Bettache) et les routes provinciales RP4019 (Tamesna-Ain Aouda), RP4022 (Tamesna-Ain Attig), RP4026 (Tamesna-El Menzeh) et RP4032 (Tamesna-Sebbah) sans oublier la nouvelle autoroute de contournement (Casablanca-Rabat). Quant à la mobilité intra-ville, le territoire est desservi par une trame viaire bien structurée, irriguant les différentes unités de la ville et les reliant avec les artères principales (Figure 4). Cependant, la trame interne se trouve parfois dégradée et non revêtue, voire non continue. En effet, le manque d'entretien des voies et pistes donnent à ce secteur des aspects de précarité.

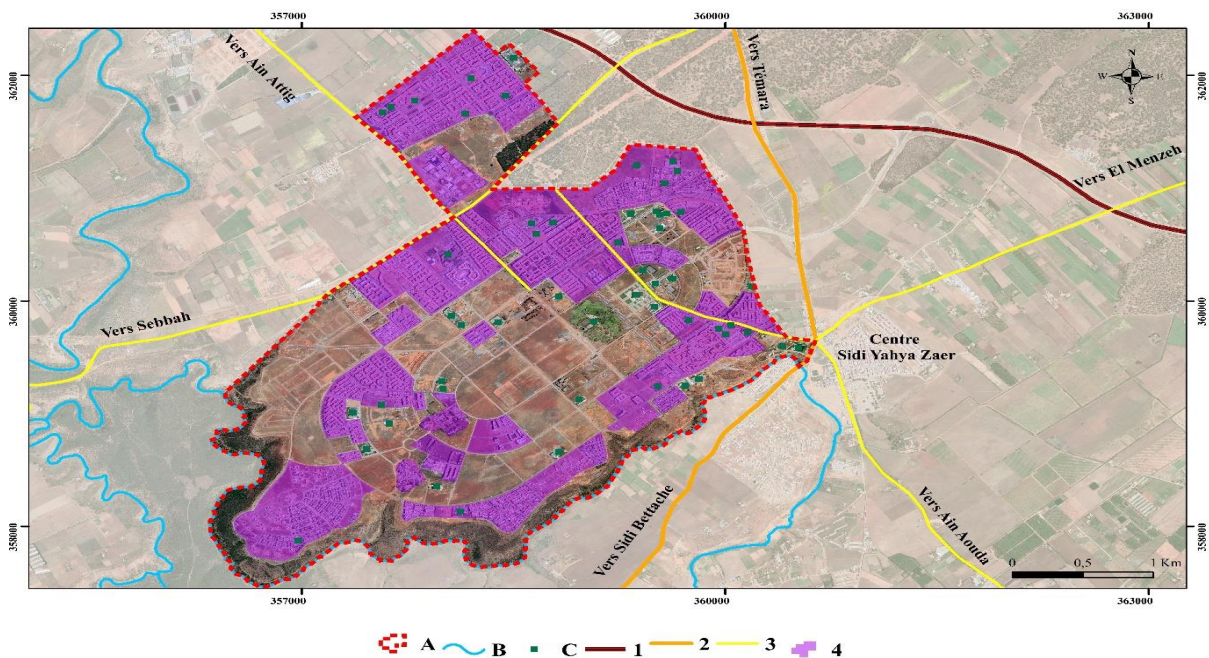


Figure 3: Carte d'occupation du sol, A : Limites de la ville nouvelle de Tamesna, B : réseau hydrographique, C : équipements publics et privés d'intérêt général, 1 : autoroute de contournement, 2 : route régionale, 3 : routes provinciales et 4 : zones urbanisées.

La ville de Tamesna dispose également d'une trame d'équipements publics et privés d'intérêt général importante (Police, école, collège lycée, parc, mosquée, centre commercial,...). Néanmoins, le renforcement du pouvoir concurrentiel de la ville est intimement lié au développement d'une forte structure des équipements, qui sera à la hauteur des attentes de la population, et qui permettront la ville de se positionner comme étant un pôle attractif et un récepteur actif des différents flux au sein de son armature régionale. À cet effet, la mobilisation des acteurs de différentes échelles en collaboration avec la population sera indispensable pour atteindre l'objectif souhaité.

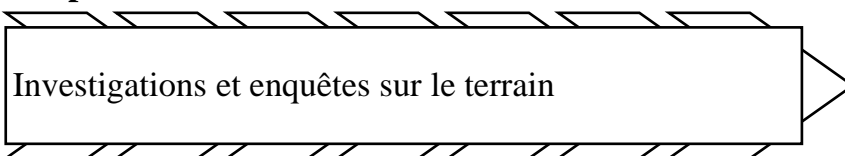
OUTILS ET MÉTHODES

Ce travail s'est déroulé en trois étapes fondamentales qui répondent aux objectifs et la problématique relative au sujet traité (Figure 4).

Étape 1



Étape 2



Étape 3

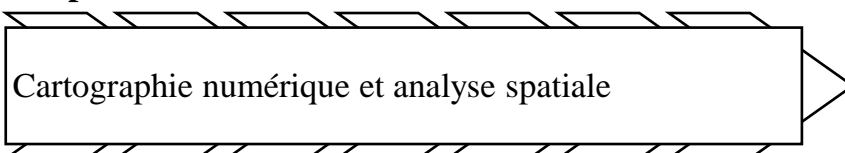


Figure 4 : Étapes suivies pour la cartographie de la ségrégation

Recherche bibliographique :

Il s'agit de recueillir les couches d'information nécessaires pour constituer une idée claire sur le secteur d'étude.

Investigations et enquêtes sur le terrain :

Le travail de terrain représente une étape phare dans les domaines des sciences sociales. Il sert à actualiser les données recueillies, faire des levés de terrain, prendre des photos pour illustrer les différents phénomènes, et mener des observations. Ces observations peuvent correspondre à un événement, à une situation donnée dans un contexte social, économique ou politique particulier, à un phénomène spatial ou géographique... Il permet également de connaître les différentes composantes du territoire en question.

Dans le même sens, et pour mieux comprendre la problématique du transport public dans la ville nouvelle de Tamesna et les enjeux qui accompagne sa gestion, une enquête a été effectuée

auprès de la population cible avec un échantillon de 48 personnes et qui a pour objectif de mesurer le degré d'intégration des résidents dans la dynamique territoriale de la conurbation de Rabat-Salé-Témara.

La méthode adoptée est celle aléatoire reposant sur le tirage au hasard d'échantillons et sur le calcul des probabilités.

Ainsi, on a fait recours à un échantillonnage aléatoire simple qui consiste à prélever dans la population, des individus au hasard, sans remise : tous les individus ont la même probabilité d'être prélevés, et ils le sont indépendamment les uns des autres.

De même, le recours à des questionnaires semi-ouverts comme outils de travail est dicté par le souci de prélever concomitamment des informations quantifiables relatives à des questions posées par ordre et avançant un éventail de réponses, et des informations, idées et renseignements qualitatifs, eu égard à la thématique traitée.

Ainsi, durant la période de la recherche, il est essentiel de faire des allers-retours sur le terrain afin de confronter les résultats obtenus avec la vérité terrain.

Cartographie numérique et analyse spatiale :

Ce travail propose une méthodologie de cartographie et d'analyse spatiale par l'utilisation des outils de S.I.G sous le programme ArcGIS 10.4. Il s'agit d'élaborer une base de données à référence spatiale pour toutes les étapes de la recherche.

RÉSULTATS ET DISCUSSIONS

La capacité de développement d'un territoire est fondamentalement déterminée par la qualité et la performance de ses infrastructures de transport, qui impacte directement son potentiel de développement économique. Le système de transport constitue un élément pivot pour assurer la communication intra et intercommunale.





Figure 5 : Moyens de transport, A : Station de grands taxi et B : Ligne de bus 38

Dans ce cadre, la situation géographique de la ville de Tamesna sur la rocade de contournement et la route régionale RR403 (Figure 1) rend cette localité un carrefour et un lieu de passage pour les habitants des autres communes. Les déplacements intercommunaux sont assurés soit par le biais des bus intercommunaux (lignes 39 et 303), ou les grands taxis (trois stations). Quant au déplacement intra-ville, le secteur d'étude dispose d'une seule ligne de bus, à savoir la 38 (Figure 5).

Cependant, ces moyens de transport n'assurent pas la totalité des déplacements de la population locale, car ils servent que la partie Est de la ville à proximité des voies classées. De ce fait, le recours au transport informel devient de première nécessité afin de désenclaver toutes les portions de la ville (Figure 6)

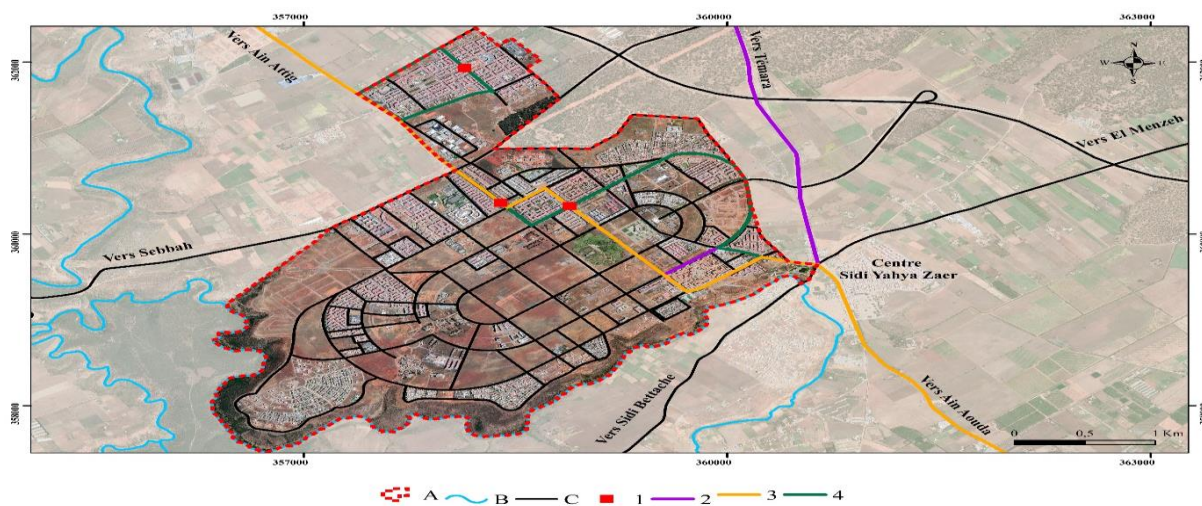


Figure 6 : Carte des moyens de transport, A : Limites de la ville nouvelle de Tamesna, B : réseau hydrographique, C : trame viaire, 1 : stations de taxi, 2 : ligne de bus39, 3 : ligne de bus 303 et 4 : ligne de bus 38.

D'après les résultats de notre enquête, plus de la moitié des contraintes vécues reviennent à quatre de nos cinq composantes présentées, à savoir le temps d'attente, le prix élevé du transport, sa faible fréquence et la durée du trajet (Figure 7). Quant à la qualité des transports,

elle est relativement bonne du fait de l'avènement de nouveaux autobus sur l'agglomération Rabat-Salé-Témara, après la concession de la gestion déléguée des autobus à la société Alsa-Citybus en 2019.

On remarque que la composante contrainte la plus répondue chez la grande majorité des voyageurs et celle de la durée d'attente environs 80% se plaignent de la situation. Cela peut s'expliquer en raison du rapport entre la concentration démographique de la commune de Tamesna dont la population s'élève à 82591 habitants selon les projections du HCP et le nombre de bus et grands-taxi circulant dans le territoire.

En ce qui concerne les autobus, Tamesna dispose d'entre vingt et vingt-cinq bus dispatchés autour des trois lignes de bus (38, 39 et 303) qui sillonnent la ville, comparée à sa concentration démographique, la moyenne des bus pour chaque habitant revient à un bus pour chaque trois mille trois cent trois habitants, une moyenne très peu suffisante pour couvrir les besoins de déplacement. Pour les grands-taxis, l'agrément leur permet de circuler librement entre les différentes communes de la préfecture de Temara, en recense quinze à dix-sept grands-taxis qui prennent leur départ de Tamesna.

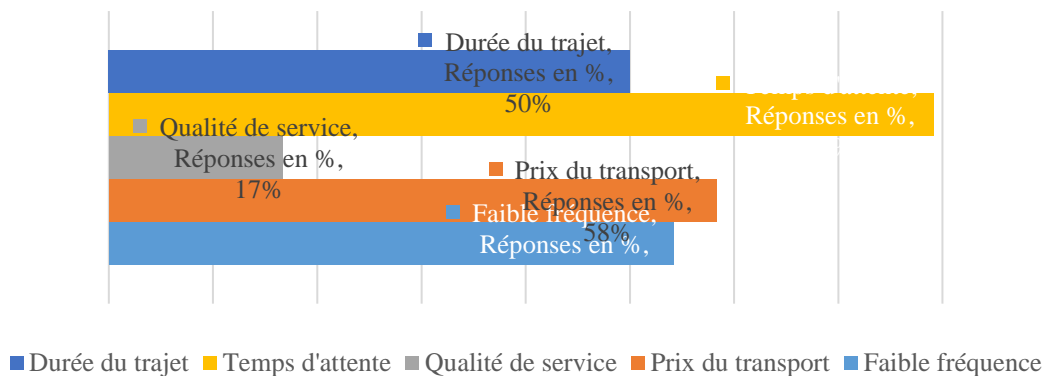


Figure 7 : Éléments de défaillances du transport public

On constate que la plupart des habitants de la ville de Tamesna (91%) qui empruntent les moyens de transport en commun estiment qu'au lieu que ces modes de locomotion favorisent l'accès aux services de base tels que l'emploi, l'éducation, la santé et les loisirs, ils découragent les gens à s'y rendre.

Ces réponses peuvent être légitimes si on prend en considération l'insuffisance des transports en commun en circulation dans le territoire et la cherté du prix de déplacement. Ces contraintes de déplacements jouent un rôle extrêmement important dans le sentiment d'appartenance, d'inclusion ou de détachement et de ségrégation envers la société.

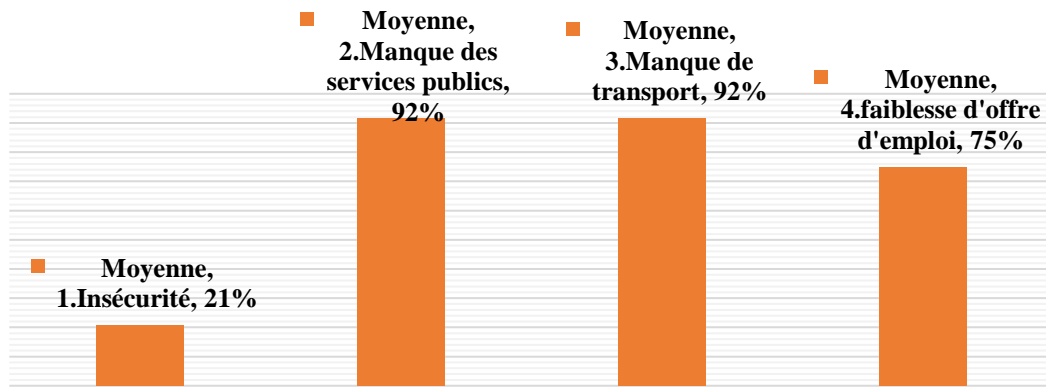


Figure 8 : Perception de la ségrégation dans la ville nouvelle de Tamesna

Les habitants de Tamesna en grande majorité sont confrontés à une situation de ségrégation sociale qui les sépare de l'attractivité de la conurbation de Rabat-Temara. Cette ségrégation trouve son origine sur trois composantes essentielles qui sont selon la figure ci-dessus :

- Le manque des services publics : on assiste à une absence des services dont la ville a besoin pour s'épanouir, les espaces verts sont inexistants malgré l'étendue de la ville et l'abondance des terrains nus, les terrains de proximité sont quasi-absents à part un mini terrain de foot rarement exploitable, absence de toilettes publiques et de bibliothèque.
- Le manque de transport en commun : Les effets de la ségrégation sont palpables sur la population habitant la ville de Tamesna, elles sont principalement accentuées par le fait du manque flagrant du système de transport quasi-absent sur une partie du territoire, en plus sa distribution inégalitaire sur les différents quartiers de la ville. La partie sud-ouest de Tamesna ne dispose d'aucune ligne de bus et d'aucune station de grands-taxis, pour rejoindre les moyens de transport le plus proche ils sont obligés d'opter pour le transport informel ou pour la marche à pied.
- Et la faiblesse d'offre d'emploi : la majeure partie des emplois se concentrent sur l'activité de la restauration et plus exactement les cafés, on assiste par contre à un développement du marché de l'informel qui se sédentarise dans certaines avenues de la ville, caractérisée par la vente des produits de consommation alimentaires et du textile. Ces activités sont loin de couvrir la demande d'emploi des habitants, ce qui les force à penduler vers les territoires avoisinants à la recherche d'emploi.

Par conséquent, sur les bases des paramètres précités et l'analyse effectuée sur le territoire de la ville nouvelle de Tamesna, trois classes de ségrégation sociale ont été définies dans le tableau suivant :

Classes de ségrégation	Caractéristiques
Faible	<ul style="list-style-type: none"> - Proximité des axes routiers ; - Desserte en moyens de transport ; - Desserte en équipements de superstructure.
Moyenne	<ul style="list-style-type: none"> - Faible desserte en moyen de transport ; - Faible desserte en équipements de superstructure.
Forte	<ul style="list-style-type: none"> - Absence des moyens de transport ; - Faible desserte en équipements de superstructure ; - Présence du transport informel.

Tableau 2 : Classes de ségrégation sociale

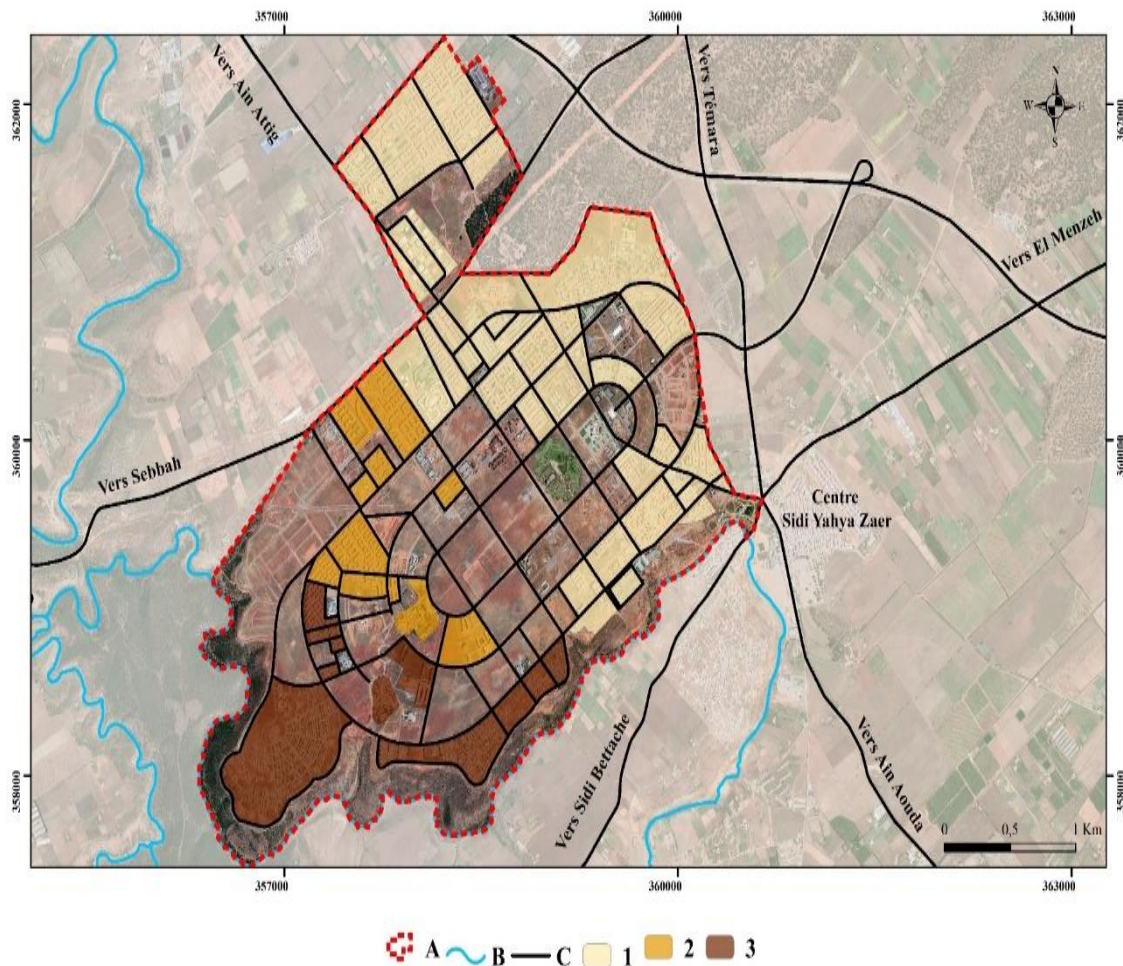


Figure 9 : Carte de niveau de ségrégation engendré par le transport en commun, A : Limites de la ville nouvelle de Tamesna, B : réseau hydrographique, C : trame viaire, 1 : ségrégation faible, 2 : ségrégation moyenne et 3 : ségrégation forte.

CONCLUSION

Les transports en commun jouent à rôle majeur dans l'organisation des aires urbaines. Ils permettent de créer une dynamique territoriale dans les espaces interconnectés en offrant des déplacements rapides et organisés. Le problème se pose alors dans la mauvaise gestion de ces modes de locomotion, ils peuvent ainsi créer des écarts à différentes échelles au sein des territoires.

En effet la ville nouvelle de Tamesna témoigne de cette amère expérience. Notre travail a pour but dans un premier temps de cartographier par l'outil Arcgis la distribution de la population et la répartition du réseau du transport en commun par bus et par grand-taxi dans la ville nouvelle de Tamesna et de faire ressortir les zones ségréguées et les contrastes qui en résultent. Et dans un deuxième temps à procéder à une enquête quantitative qui cible les utilisateurs des moyens de transport en commun afin de confirmer notre hypothèse selon laquelle ces transports influencent le phénomène de ségrégation sociale dans l'espace périphérique urbain de Tamesna.

Effectivement, les résultats de l'enquête font ressortir que les transports en commun peuvent être un moteur de risque de ségrégation sociale. Leurs qualités de connecteur entre les différents organes de la ville leur donnent un rôle sensible à jouer en matière d'équilibre social, car si des problèmes permanents d'irrégularité et d'inaccessibilité de ces moyens persistent dans une zone donnée, leurs conséquences se font ressentir chez la population habitant la zone.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- 1- Chouiki, Mustapha. « La ségrégation sociospatiale à Casablanca ». L'Homme et la société 125, n° 3 (1997) : p. 85-105.
- 2- Charlot, Sylvie, Mohamed Hilal, et Bertrand Schmitt, (2009), « La périurbanisation renforce-t-elle la ségrégation résidentielle urbaine en France ? » Espace populations sociétés, n° 2009/1 p.29-44.
- 3- Communication de la Commission au parlement européen, au conseil, au comité économique et social européen et au comité des régions. 2018. Commission européenne. Bruxelles. p.3.
- 4- Grafmeyer .Y et Joseph .I, (1979), L'École de Chicago – Naissance de l'écologie urbaine. Paris, Editions Aubier-Montaigne, 3ème édition (1990), coll. « champ urbain »,
- 5- Haut-Commissariat au Plan. (2018). « RGPH de 2014 : Caractéristiques Démographiques et Socio-Economiques de la Population ». Maroc. Rapport National.
- 6- Merlin .P, (1991), « Géographie, économie et planification des transports », PUF, Paris,
- 7- Recensement Général de la Population et de l'Habitat 2014.
- 8- Rhaimi. H, (2013), « Le système de transport et la ségrégation sociale de l'espace urbain cas du grand Agadir ». Agadir, thèse de doctorat, Université IBN ZOKR.p :57
- 9- Sciara, Louis. « Exclusion/ségrégation : la différenciation et l'intrication de deux logiques ». Humus -subjectivité et lien social, 2011, p.45-65.

Site web. <http://collectivitesviables.org/sujets/transports-collectifs>.

Les perspectives de la gouvernance territoriale en Tunisie

Prospects for territorial governance in Tunisia

Mohamed HELLAL

Maitre-Assistant à l'université de Carthage

E-mail : mohamed.hellal2012@gmail.com

Résumé

À l'époque médiévale, la Tunisie a vécu un certain équilibre entre les territoires ruraux, notamment tribaux, et les villes qui constituaient les lieux d'échanges commerciaux et de développement des activités artisanales. Par ailleurs, la conjoncture économique de la méditerranée au milieu de XIX^e siècle et la politique du protectorat français (1881-1956) favorisaient les villes littorales par l'installation des équipements et des services. Ainsi, la Tunisie a hérité de la France un système politique centralisé. Après l'indépendance, le système politico-administratif est maintenu hiérarchique et concentré à Tunis. Cette centralisation de l'appareil de l'État et le contexte de la mondialisation des années 1990 ont accentué le clivage de développement entre le littoral et l'intérieur de la Tunisie.

La révolution tunisienne et la nouvelle constitution constituent une occasion pour instaurer une décentralisation du système politico-administrative au profit d'une certaine gouvernance territoriale. L'étude de la perspective de gouvernance territoriale en Tunisie nous montre que le nouveau découpage territorial, qui ne se base qu'en partie sur les territoires d'identité et de vie, pourrait générer des confusions dans les prérogatives entre les structures territoriales (commune, région, district) et des difficultés de contrôle. Ainsi, cette tendance de décentralisation n'est pas sans risques dans le sens où la corruption peut menacer ce processus qui s'avère long.

Mots clés : gouvernance territoriale, territoire, région, décentralisation, système.

Abstract

In the medieval period, Tunisia witnessed a certain balance between rural territories, especially tribal ones, and the cities which constituted places of commercial exchange and development of handicraft activities. Furthermore, the economic situation of the Mediterranean in the mid XIXth century and the policy of the French protectorate (1881-1956) favored coastal towns by the installation of public amenities and services. Hence, the legacy left by France to Tunisia is a centralized political system. After independence, the political and administrative system is kept hierarchical and concentrated in the capital Tunis. This centralization of the state machinery and tools, together with the context of the globalization of the 1990s, accentuated the wide chasm between the coastline and inner Tunisia.

The Tunisian revolution and the new constitution offer an opportunity to establish the decentralization of the political and administrative system in favor of a certain territorial authority. The study of the perspective of territorial governance in Tunisia shows that the new territorial division, which is based partly on the territories of identity and life, could generate confusion in the prerogatives between the territorial structures, (town, region, and district) and the control difficulties. Thus, this trend of decentralization is not without risks in the sense that corruption can threaten this long-term process.

Keywords: territorial governance, territory, region, decentralization, system.

Introduction

Le territoire Tunisien a été forgé par une société et un pouvoir politique ayant « *une longue tradition centralisatrice* » (Signoles, 2005). Le déséquilibre régional en termes de hiérarchie urbaine et de développement, qui trouve ses origines dans la période précoloniale, n'a pas cessé de prendre de l'ampleur après l'indépendance de la Tunisie, en 1956. La centralisation excessive du système politico-administratif et les différents contextes économiques ont participé à la désharmonie territoriale : macrocéphalie de la capitale et déséquilibre entre l'intérieur et le littoral du pays, etc. La révolution tunisienne, qui s'est déclenchée, en partie, à cause de l'injustice spatiale en Tunisie, se présente comme une opportunité pour rétablir l'équilibre territorial (Hellal, 2015). La nouvelle constitution qui adopte le principe de la décentralisation du système politique constitue une aubaine pour que les territoires locaux et régionaux forment des structures de pouvoir et des bases de développement, dans le cadre d'une nouvelle gouvernance territoriale. De ce fait, à travers les textes officiels, nous tentons de savoir : quelles sont les grandes perspectives de cette gouvernance territoriale en Tunisie?

Historicité du territoire tunisien

La Tunisie, comme étant un territoire, « *un espace correspondant à la logique de l'Etat, avec son exhaustivité interne et ses frontières externes* » (Lévy et Lussault, 2003, p.908), est forgé par système sociétal contraint par des contextes politiques et économiques variés.

La Tunisie a été présentée, dans la plupart des études historiques, comme le territoire le plus urbanisé et le plus maillé en Afrique du Nord. Les comptoirs phéniciens et les cités puniques ont constitué les premières pièces sur lesquelles la colonisation romaine a conçu l'armature du territoire de la Tunisie antique. À l'époque romaine, l'urbanisation et les réseaux routiers se sont développés sur deux axes, un littoral et l'autre à l'intérieur, pour structurer un territoire à grande vocation agricole, « le grenier de Rome » (voir Figure 1). La principale articulation entre les deux axes a été créée à travers le Tell moyen où s'étendaient les grands domaines céréaliers (MEAT-DGAT, 1996).

Les conquêtes arabes, à partir du VII^e siècle, a favorisé l'apparition d'une nouvelle structure territoriale. En fait, « *la fondation de Kairouan et la large autonomie de l'emirat aghlabide au IX^e siècle permirent de restructurer l'espace ifriqiyen autour de nouveaux centres urbains : Kairouan et Tunis* » (MEAT-DGAT, 1996, U5). Ainsi, les cités oasiennes se sont

prospérés, à cette époque, pour devenir de véritables portes du Sahara, dont Gabès, Tozeur et Gafsa, points de ralliement des caravaniers, qui ont connu un grand essor (Voir Figure 2).

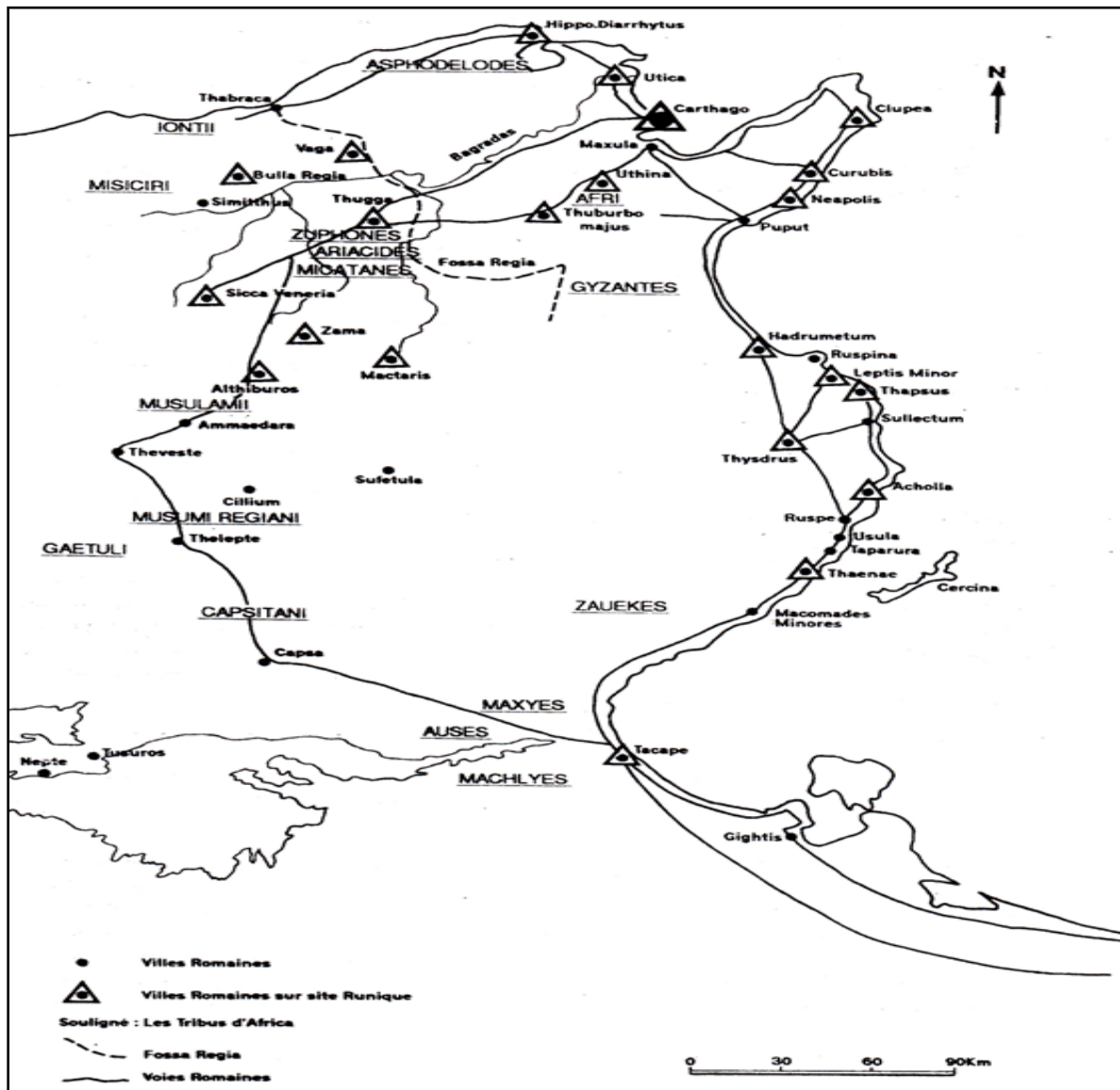


Figure 1 : l'organisation du territoire d'Africa à l'époque romaine
Source : MEAT-DGAT, 1996

Le processus de centralisation politique a pris son chemin au profit de la ville de Tunis, à partir du XII^e siècle, à l'époque Hafside, au moment où cette ville émerge comme capitale au détriment de Kairouan. La conquête ottomane, à partir de 1574, allait participer à plus de centralisation du système politique et administratif, à Tunis. D'ailleurs, à travers ce système politique centralisé à la capitale, l'État Husseinite a pu construire l'unité territoriale indépendamment d'Istanbul. Les voies de la « Mah'alla », les « camps des beys » dessinaient en gros les voies de communication entre les différentes régions économiques et les seuls rapports entre le pouvoir politique et la population autochtone. Le commandement des régions qu'ils assuraient les Beys et ses « Maha'alla » n'est pu se faire sans l'intermédiaire des représentants des tribus et « Caïds lezzma » à qui les revenus fiscaux étaient affermé. À cette

époque, « il y avait deux « Mh'alla » une d'été qui visitait les pays céréaliers du nord (Ifriqiya) et une d'hiver qui visitait le sud (pays des dattes) en passant par le centre » (MEAT-DGAT, 1996, p. U8).

Jusqu'au début de XIX^e siècle, derrière Tunis, on trouve tout un système des villes moyennes et centres urbains régionaux qui organise les territoires régionaux et les échanges intérieurs et extérieurs : Kairouan et Sfax ayant chacune 20 000 habitants, Tozeur et Gabès ayant chacune près de 15 000 habitants, etc. Ainsi, Béja et le Kef, continuaient à jouer leur rôle de gros marchés agricoles régionaux, voire nationaux. Ces deux villes avaient entre 8 et 9000 habitants. Le souk Bousdira, près de Béja, est parmi les marchés ruraux annuels autour duquel s'organisent les territoires de production. Il s'agissait d'une véritable foire annuelle qui assurait un véritable courant d'échanges entre les trois grandes régions économiques de la Tunisie (MEAT-DGAT, 1996, p. U9).

Selon les sources du XVIII^e siècle, il exista une « économie de relations » entre les trois ensembles régionaux de production complémentaires. Ces échanges inter-régionaux mettaient à travers un réseau de marchés réguliers : à bled « Friguia » qui est le grenier à blé de la Tunisie, au Sahel qui est producteur d'huile et au Sud qui est la région de dattes.

Dans cette époque médiévale, les régions-mêmes constituaient des systèmes territoriaux d'équilibre. La ville de Kairouan, comme étant un centre commercial et artisanal, constituait un exemple frappant de complémentarité entre la cité et son territoire agricole. Le kairouanais reste essentiellement un territoire de céréaliculture et d'élevage semi-nomade dominé par les Zlass.

À ce temps, le système foncier bien différencié (melk, beylical, makhzen, habbous) reflète la diversité des genres économiques et implique des rapports sociaux spécifiques. Dans son rapport à la terre, la tribu matérialisait généralement son unité par la possession d'un territoire commun « Wat'an » partagé entre les fractions, mais défendu en commun.

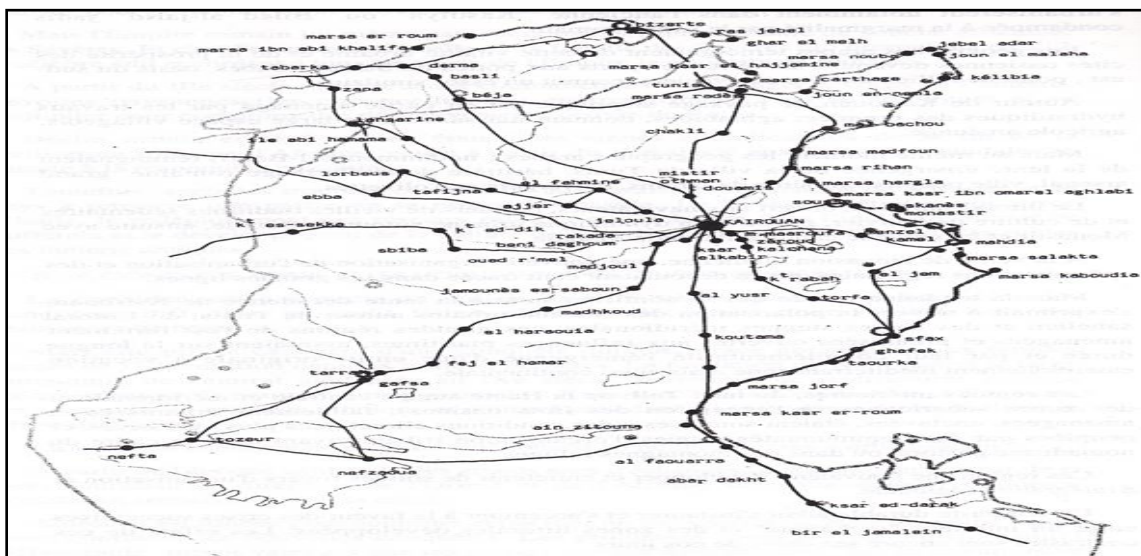


Figure 2 : les principales voies à Ifriqiya de communication à l'époque médiévale
Source : MEAT-DGAT, 1996

À cette époque médiévale, la Tunisie a vécu un certain équilibre entre les territoires ruraux, notamment tribaux et les villes qui constituaient les lieux d'échanges commerciaux et de développement des activités artisanales. Toutefois, les transformations du système économique sous l'effet de l'ouverture sur la méditerranée et par la suite sur le commerce avec l'Europe ne manquent pas à se traduire par une progression des villes littorales, notamment portuaires, aux dépens des agglomérations de l'intérieur (MEAT-DGAT, 1996). Ainsi, la politique du protectorat français (1881-1956) favorisait davantage les villes littorales - dont la plupart étaient portuaires - par l'installation des équipements et des services. Ceci était à l'origine du renforcement du déséquilibre socio-économique et spatial de la Tunisie. En fait, « *c'est au cours de cette période que s'est réalisée la transition de l'ancien au nouveau régime démographique, qu'une croissance économique soutenue s'est consolidée par le développement de secteurs modernes dans l'agriculture et l'industrie, par les équipements matériels et par une réorganisation profonde de l'État et de l'administration* ». Le système de l'agriculture traditionnelle et l'artisanat est entré en crise, au profit d'un autre système économique extraverti. En dehors du développement du secteur minier, l'intérieur de la Tunisie est resté en marge de la nouvelle économie coloniale. En fait, « *c'est au cours de cette période que sont apparus les symptômes du sous-développement* » (MEAT-DGAT, 1996, p.29).

À l'époque coloniale, la dichotomie entre un littoral urbain et ouvert sur l'extérieur et un intérieur à dominance rurale et pauvre a été soulignée par plusieurs chroniqueurs et géographes, dont J. Depois, en 1942.

Le processus de structuration du territoire tunisien depuis l'indépendance

La politique économique du protectorat français (1881-1956) a favorisé surtout le littoral ville-ports et leurs arrière-pays : Tunis, Sfax, Sousse, Bizerte et Ferry-ville (Menzel Bourguiba aujourd'hui), où l'occupation coloniale était forte, par l'installation des équipements et des services. Ces villes ont été liées avec la vallée de la Medjerda, la plaine de Grombalia, le Cap-Bon et le bassin phosphatier de Gafsa par les infrastructures routières et ferroviaires pour exporter les productions agricoles et minières (Signoles, 2005). L'État de l'indépendance n'a pas voulu bouleverser ce système spatioéconomique.

Outre les infrastructures concentrées sur le littoral et le modèle économique extraverti, la Tunisie a hérité de la France un système politique centralisé. Après l'indépendance, le système politico-administratif est maintenu hiérarchique et concentré à Tunis. À cette époque, le jeune État issu du mouvement de libération nationale s'est attaqué immédiatement aux structures tribales archaïques. « *Nourrie par une idéologie réformiste et moderniste l'élite dirigeante s'engagea sur la voie de réformes profondes autour du thème de l'unité nationale. (...) Le régime caïdal aboli laissa la place à un nouveau découpage du territoire en gouvernorats, subdivisés à leur tour en délégations, le tout intégré dans un système de contrôle centralisé* » (MEAT-DGAT, 1996, p.U36).

L'État central, garant de l'unité nationale, est apparu comme étant le principal acteur du développement économique et de la planification. Le premier président de la Tunisie indépendante, Bourguiba, « le père de la nation », a vu que l'unité de décision derrière le « leader suprême » qui est « un leader éclairé » est importante face à l'ignorance. Durant les 30 ans de

pouvoir d'Habib Bourguiba, le régime n'a jamais favorisé le pluralisme politique et la décentralisation du pouvoir. La priorité pour Bourguiba a été la diffusion des écoles sur le territoire tunisien afin « *d'avoir une génération instruite qui pourrait discuter les affaires politiques* ». Les premières élites de l'État indépendant ont immergé dans les régions bien nanties depuis le protectorat ; ce qui est encore en faveur de Tunis et des villes littorales (M. Hellal, 2015).

Si pendant les premières années de l'indépendance, l'économie nationale a été le relai de l'économie coloniale, qui a été libérale, alors à partir de 1961 et sous la houlette du ministre Ahmed Ben Salah, l'État tunisien s'engageait dans l'économie socialiste. Pour aboutir à la consolidation du marché intérieur et pour minimiser les dangers résultant d'une excessive concentration de l'appareil productif surtout à Tunis, l'État a mis en place une stratégie visant la promotion de l'industrie par la création des « pôles » de développement introduisant une nouvelle dimension spatiale et un certain équilibre régional. Il s'agit essentiellement de la création de la Société Nationale de Cellulose à Kasserine (SNC, 1960), de la Société tunisienne de Sucre de Béja (1961), de la Société de Transformation des Phosphates, NPK à Sfax (1963), de la Société tunisienne de Raffinage de Bizerte (1964), de la Société El Fouladh à Menzel Bourguiba (1964), du Complexe Chimique de Gabès... (Tizaoui, 2013)

Sur le plan de la restructuration agraire, dans les années 1960, les politiques menées ont centrées sur la création de coopératives de services et de production. La liquidation des terres *habous*, la clarification du statut des terres collectives de tribus et la récupération des terres de la colonisation créèrent les conditions de l'intervention de l'État dans le domaine agraire. Mais l'échec de cette expérience a changé le destin de ces terres qui deviennent des outils de clientélisme et de marchandage aux mains des tenants du pouvoir politique, depuis cette époque-là.

Dans le contexte libéral des années 1970, l'État tunisien a essayé de faire une transition d'une économie de production et de valorisation des produits agricoles et miniers à une économie plus industrielle et de services. C'est depuis, la politique d'ouverture adoptée par la Tunisie a favorisé les sociétés exportatrices par des avantages et des exonérations fiscales. Elle a entraîné un développement industriel soutenu avec la création de nombreuses petites et moyennes industries (PMI), essentiellement dans les villes littorales, en aggravant davantage le déséquilibre entre littoral et intérieur du pays.

En termes du développement touristique, la Tunisie, pendant les années 1970, voulait se spécialiser dans le tourisme balnéaire et renforcer sa position en Méditerranée dans ce créneau. Toutefois, le succès d'une destination touristique dépend en grande partie à des motivations créées par les grands tours opérateurs et par les modes du moment, le produit méditerranéen. À cette époque, il a été urgent de répondre à la demande massive par des hôtels de grande capacité implantée dans des zones touristiques planifiées et équipées par l'État central, sous l'incitation de la banque mondiale.

En 1973, en adaptant une politique d'aménagement sectoriel, l'Etat a créé 3 agences l'AFT (l'Agence Foncière Touristique), l'AFI (l'Agence Foncière Industrielle) et l'AFH (Agence Foncière d'Habitat). Pour réussir les missions de ces agences, en 1976, l'État leur a doté des outils juridiques et techniques nécessaires : la loi d'expropriation, le PIF (le Périmètre d'Intervention Foncière) et le PAD (le Plan d'Aménagement de Détail). La projection de l'État en termes de

planification sectorielle, notamment pour le tourisme et l'industrie, a suivi la demande des investisseurs qui préfèrent naturellement les agglomérations urbaines situées près des ports et des aéroports (voir figures 3 et 4). Cette politique a favorisé le développement d'une économie libérale, constituant le relai de l'économie de l'Europe, le premier partenaire économique de la Tunisie.

Depuis son indépendance, la Tunisie a opté pour une planification centralisatrice de son économie. Déjà, jusqu'à la révolution du 14 janvier 2011, douze plans de développement économique et social qui ont été déjà réalisés. Quant à la planification spatiale, dans les années 1980, le souci de rééquilibrage territorial a été présent dans les documents stratégiques d'aménagement qui orientent, naturellement, les plans quinquennaux de développement économique et social. L'idée maîtresse de PNAT (Plan National d'Aménagement de Territoire) de 1985 a été l'assurance d'un certain équilibre territorial est-ouest à travers le rééquilibrage du réseau urbain (Ajroud-Mrad, 2002).

Après le changement politique de 1987, le PNAT de 1985, qui pour sa réalisation a mobilisé des énergies a été mis au tiroir. D'ailleurs, la promulgation d'un nouveau CATU, en 1994, a favorisé le remplacement du PNAT de 1985 par un SDAT (Schéma Directeur d'Aménagement de Territoire). Selon le discours de l'État, il était de même impossible de réformer ce PNAT de 1985, car les priorités dans l'aménagement du territoire avaient changé ; en 1985, l'on pensait beaucoup plus équilibre inter-régions et élimination de l'exode rural, alors, qu'en 1994, cette idée apparaissait comme dépassé puisque la croissance des grandes villes s'était modérée et celle de la population stabilisée (Ajroud-Mrad., 2002). De ce fait, un nouveau document prospectif, le SDAT de 1997 a pris la suite du « Plan National d'Aménagement du Territoire » (PNAT) lancé en 1985 et qui devait normalement s'appliquer durant 20 ans.

Plus ou moins sous l'influence du PAS (Plan d'Ajustement Structurel), imposé par la Banque Mondiale et le Fonds Monétaire International (FMI), le SDAT (Schéma Directeur d'Aménagement du Territoire) de 1997 a initié au renforcement du rôle de la capitale et des villes littorales qui sont seules capables de s'imposer dans un contexte de concurrence internationale et de mondialisation, afin atteindre une certaine efficacité d'investissement étatique. Cette orientation a intensifié le déséquilibre, déjà existant, entre le littoral et l'intérieur de la Tunisie, notamment en matière du système urbain : la macrocéphalie de Tunis, la faiblesse des villes moyennes et de l'intérieur...

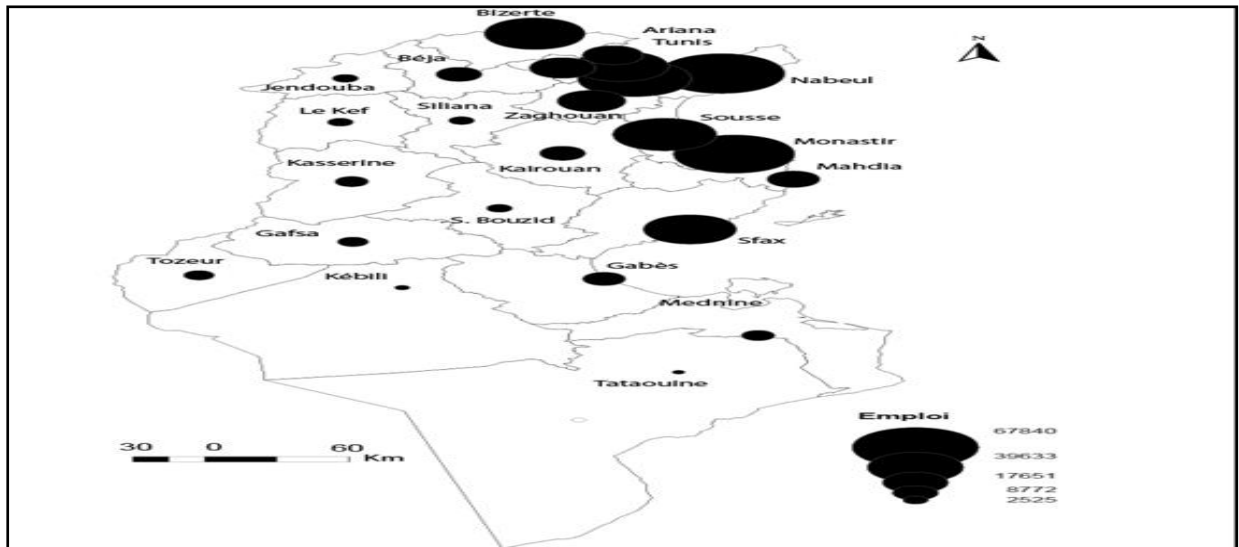
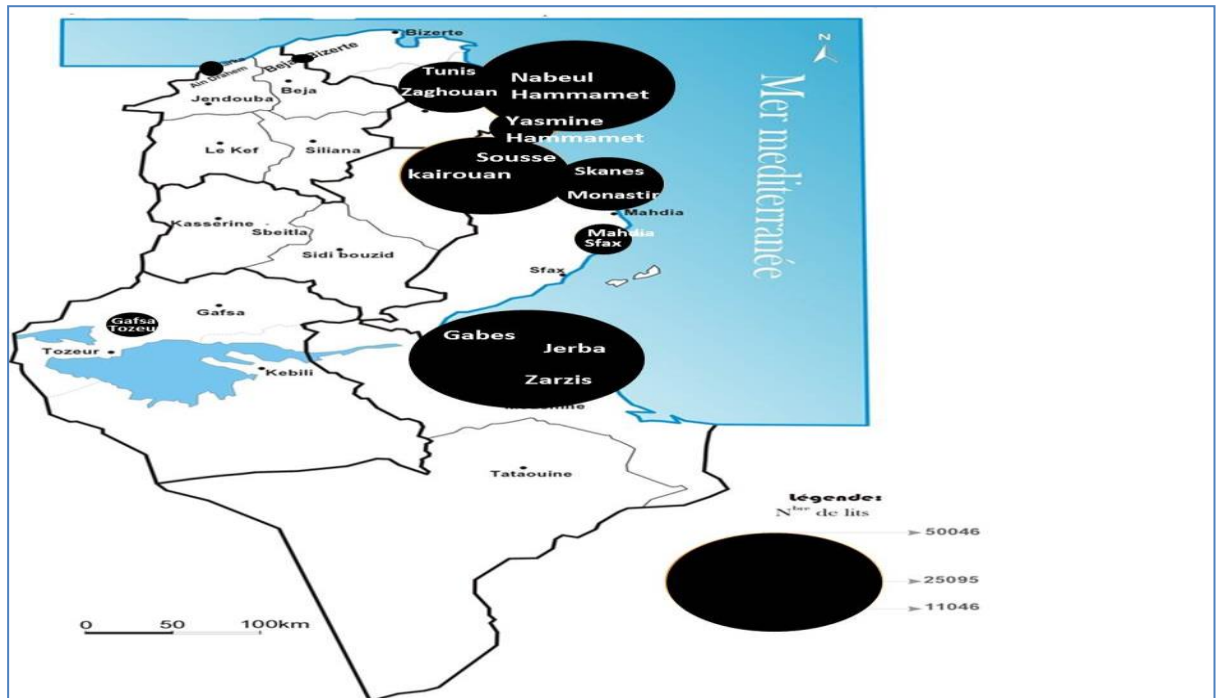


Figure3 : répartition géographique par gouvernorat de l’emploi industriel total (août 2010) Source : Tizaoui H., 2013.



Quant aux Schémas Directeurs d’Aménagement (SDA)⁶⁷, notamment d’agglomérations urbaines, qui fixent les orientations fondamentales d’aménagement du territoire à l’échelle régionale, leur élaboration reste tributaire à une décision ministérielle et centrale et leur

⁶⁷ Il existe 3 types de SDA : pour les agglomérations, pour les zones sensibles et pour les zones restantes.

approbation nécessite un décret toujours présidentiel. Ainsi, les conseils municipaux et régionaux n'ont pas une grande marge de manœuvre et se contentent de donner leurs avis sur des projets décidés au niveau ministériel et dans les bureaux d'études. D'ailleurs, les conseils régionaux sont toujours présidés par les gouverneurs qui sont les représentants du pouvoir central. La centralisation, qui a été fort présente dans le discours officiel depuis la fin des années 1980, a été vigoureuse et remportée par la déconcentration du système administratif, ce qui prouve une hésitation du pouvoir politique de décentraliser la prise de décision. La réforme de la régionalisation de 1989 n'a conduit qu'à l'inefficacité, voire à la marginalisation de l'institution régionale en tant qu'organe d'action (Luchaire 1998 et Marcou 1998).

Enfin, la centralisation de l'appareil de l'État et le contexte de la mondialisation des années 1990 ont accentué le décalage de développement entre le littoral et l'intérieur de la Tunisie. Ce clivage régional a été une des causes de déclenchement de la révolution du 14 janvier 2011.

Le découpage territorial dans le contexte de l'après-révolution

Le déséquilibre régional, l'exclusion et le partage inégal des richesses entre les classes sociales, les générations et les régions du pays sont les faits marquants de la révolution tunisienne. Le feu de la révolte a pris dans les régions de l'intérieur à Sidi Bouzid le 17 décembre 2010, après les premières étincelles à Rédaïef (Gouvernorat de Gafsa) en 2008, pour propager Tala, Kasserine, etc. Ces agglomérations, qui ont vu des mouvements populaires contre l'exclusion et la dictature, sont, en réalité, toutes des localités peu articulées au système économique national. Ainsi, elles abritent des catégories sociales délaissées ; notamment les jeunes et la classe moyenne qui glisse vers la pauvreté. La révolution tunisienne a bien démontré que l'excès de frustration et de marginalisation finit par déboucher sur un problème politique majeur, la chute d'un régime, qui est concrétisé par la fuite du Président Ben Ali à l'Arabie Saoudite, le 14 janvier 2011. Pour récupérer un des principes de base de la citoyenneté : le peuple tunisien a opté le libre choix de son destin. En fait, le vrai développement est désormais perçu comme étant un processus qui associe la croissance économique et la justice sociale et spatiale. De ce fait, le contexte d'après-révolution constitue une occasion pour que la « région » devienne une structure de contre-pouvoir et une entité politique qui possède une marge de manœuvre afin de constituer une base de développement. (Hellal, 2015).

La nouvelle constitution de la deuxième république, réalisée par l'Assemblée nationale constituante et promulguée le 27 janvier 2014, essaye de répondre aux objectifs de la révolution. Dans le chapitre VII consacré au pouvoir local, on mentionne clairement dans l'article 132, qu'en Tunisie, « *le pouvoir local est fondé sur la décentralisation* », qui sera « *concrétisée par des collectivités locales comprenant des municipalités, des régions et des districts qui couvrent l'ensemble du territoire de la république conformément à un découpage déterminé par la loi* ». Dans le même chapitre, la constitution n'exclut pas la possibilité « *d'autres catégories spécifiques de collectivités locales (qui) peuvent être créées par la loi* » pour concrétiser des principes comme la solidarité locale, régionale ou même entre les régions.

L'article 132 insiste sur le fait qu'il ne s'agit pas d'une simple déconcentration, comme il fut déjà dans les décennies antérieures, puisque « *les collectivités locales jouissent de la personnalité*

juridique et de l'autonomie financière et administrative. Elles gèrent les affaires locales conformément au principe de la libre administration ». Cette liberté est garantie, selon l'article 133, par les élections des élus de conseils municipaux, régionaux et de districts.

Pour assurer un certain niveau de coopération et du contrôle réciproque entre les entités de pouvoir, l'article 134 assure que « *les collectivités locales ont des compétences propres, des compétences qu'elles exercent conjointement avec l'autorité centrale et des compétences qui leur sont transférées par elle* ». En fait, la décentralisation, ici, n'empêche pas de penser globalement et d'agir au niveau du territoire. Ainsi, dans le cadre de cette nouvelle orientation de décentralisatrice la constitution responsabilise les acteurs territoriaux.

En jouissant de son rôle de gouvernance pour assurer un certain niveau d'équité territoriale, selon l'article 136 « *l'autorité centrale fournit des ressources complémentaires aux collectivités locales, en application du principe de solidarité et suivant les modalités de la régulation et de l'adéquation* ». Ainsi qu'elle « *œuvre à la création d'un équilibre entre les revenus et les charges locales* ». De plus, en appliquant les principes de la subsidence et de la justice spatiale l'article 136 précise qu'« *une part des revenus provenant de l'exploitation des ressources naturelles peut être consacrée à la promotion du développement régional sur l'ensemble du territoire national* ».

À travers la nouvelle constitution, nous relevons une tendance de renouvellement de la modalité de gouverner le territoire ; en passant d'un exercice de pouvoir vertical à une gouvernance participative et de concertation où le territoire devient un lieu de l'exercice de la démocratie. Mais, avant de passer à la concrétisation de cette orientation, un exercice difficile s'impose aux autorités tunisiennes qu'est le nouveau découpage territorial.

L'institut tunisien des études stratégiques, rattaché au Présidence de la république, a pris l'initiative de faire un nouveau découpage territorial. Il a œuvré pour l'élaboration d'une nouvelle territorialisation du territoire tunisien pour « *corriger les disparités régionales en permettant aux ressources disponibles d'être plus dynamiques et de favoriser des synergies entre les différents secteurs de l'économie* » (IES, 2014). Par ailleurs, ce découpage est contraint de favoriser une construction de la territorialité et d'appropriation des ressources au profit d'une gouvernance territoriale et un processus de coordination entre les acteurs. Selon Leloup et al (2005, p.324) : « *cette forme de gouvernance s'adosse dès lors sur une situation de proximité mixte qui combine proximité géographique et proximité institutionnelle des acteurs* ».

À son état actuel, le territoire tunisien s'organise en 24 gouvernorats répartis en 264 délégations, elles-mêmes réparties en 2 073 secteurs (imadas). Il s'agit des circonscriptions administratives, c'est-à-dire les espaces de la déconcentration administrative. Ils couvrent l'ensemble du territoire et sont dirigés respectivement par des Gouverneurs, des Délégués et des Chefs de secteur (Omdas). L'armature institutionnelle comporte également des collectivités territoriales : conseil municipal et conseil régional. Sauf que ce dernier est géré par le gouverneur qui est, en réalité, le représentant du pouvoir central, d'où le flou entre circonscriptions administratives et les collectivités territoriales.

L'IES a opté pour que les limites géographiques de futures régions qui doivent coïncider avec le tracé actuel des gouvernorats pour ne pas bouleverser le système administratif existant, surtout en termes d'organisation des agences publiques, commissariats et administrations publiques. Sauf que ces régions seront également gérées par des conseils régionaux élus par le suffrage universel conjointement à un Gouverneur qui reste le relai du pouvoir central. Ainsi, la constitution de janvier 2014 indique une échelle plus importante : les districts correspondant à des entités régionales dotées d'un conseil élu par les membres des conseils municipaux et régionaux, ce qui fait d'elles une innovation institutionnelle sans équivalent dans l'architecture administrative précédente. À ce niveau, les questions qui se posent sont de savoir quelles sont les régions à regrouper au sein d'une même collectivité locale et quelle sera leur capitale de district ?

Les experts de l'IES ont utilisé l'approche du polycentrisme complémentaire pour dégager une nouvelle structure. Au sein des districts, ils envisagent de certaines complémentarités entre les grands centres urbains et leurs territoires, ce qui pourrait générer des effets d'entraînement et de diffusion exercés par les grandes agglomérations des régions dynamiques sur les régions défavorisées. À cet effet, on a retenu six critères qui se conforment à l'objectif de développement régional et qui se plient à la nécessité de former des ensembles cohérents et équilibrés sur le plan économique et politique : l'ancrage régional et international, la fonctionnalité, l'efficacité, l'accessibilité, la proximité.

Finalement, on a esquissé un nouveau découpage du territoire national en 5 districts. Ce découpage, qui tient compte qu'en partie les identités et les spécificités des territoires, prend en considération la complémentarité entre l'intérieur et le littoral en créant « des districts couloirs », dans le cadre d'une solidarité et d'une intégration est/ouest. Le choix de cette structure permet aux grandes et aux moyennes villes du littoral de donner des radiations de développement aux régions de l'intérieur. Cette orientation a conduit à une structure du territoire national autour des districts suivants : Medjerda (les gouvernorats de Bizerte, Béja, Jendouba, Kef et Seliana), Carthage (les 4 gouvernorats du grand Tunis et le gouvernorat de Zaghouan), Cap-Bon et Sahel (les gouvernorats de Nabeul, Sousse, Monastir Mahdia et Kairouan), Grand Centre (Sfax, Sidi Bouzid et Kasserine), Oasis et Ksour (Gabès, Gafsa, Médenine, Tozeur, Tataouine et Kebeli).

Naturellement, chaque district doit avoir une capitale qui correspond à la ville qui accueillera, avant tout, le siège du conseil du district, mais également les administrations déconcentrées en lien avec les affaires du district.

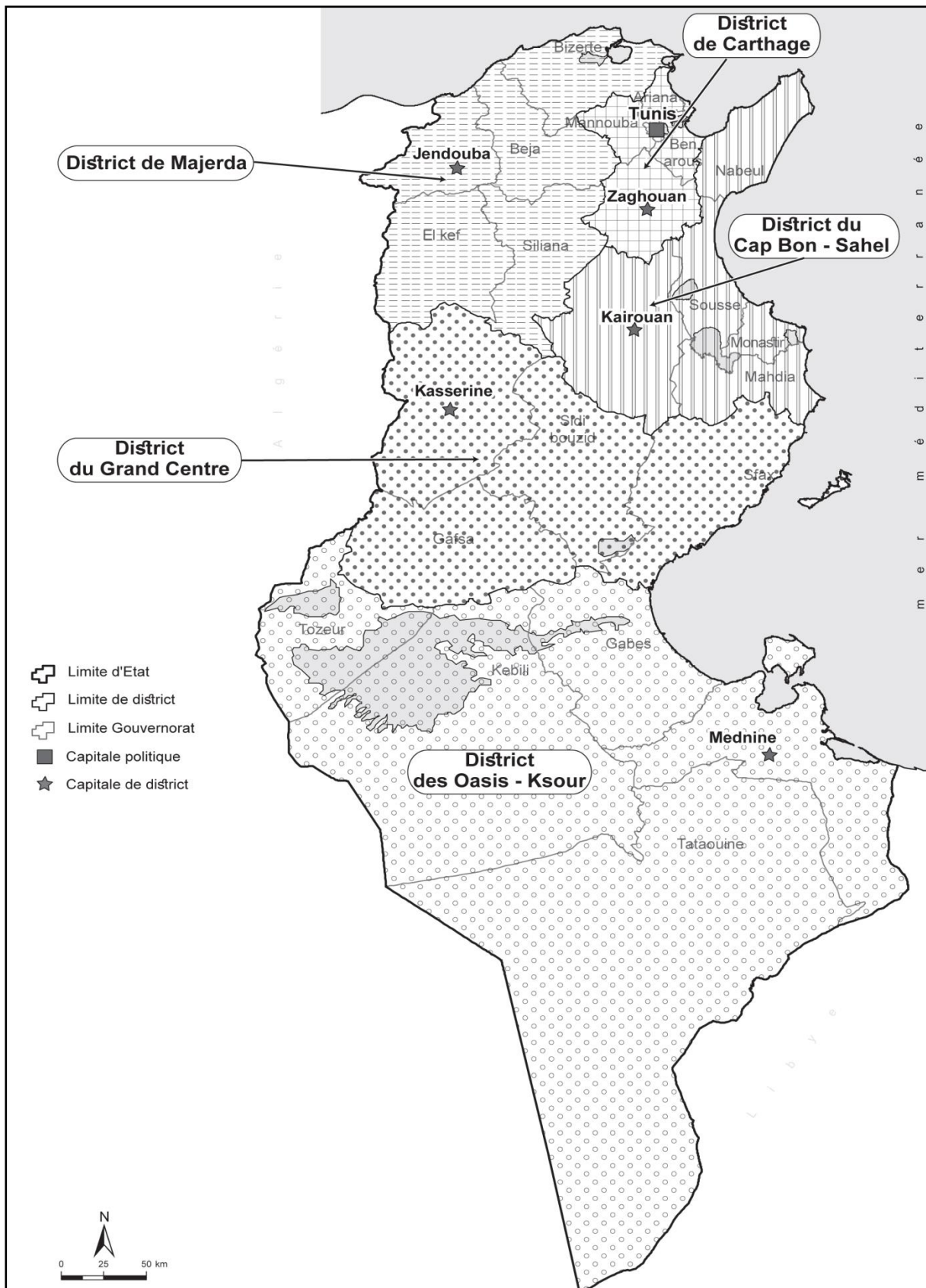


Figure 6 : la carte des districts en Tunisie

Source : reprise par Hellal M. de IES 2014.

Selon l'IES, il existe plusieurs approches pour définir la capitale d'une collectivité territoriale, dont on peut dégager deux principales. Une première consiste à choisir l'agglomération urbaine qui a le statut du pôle régional dans la mesure où celui-ci renvoie à une ville qui abrite les universités, les laboratoires de recherche, les plus grandes entreprises, les équipements et les services spécialisés. Une deuxième approche consiste à faire le choix rationnel de la ville qui bénéficie d'une position de centralité et qui permet de répondre à une logique de desserte optimale par rapport à l'ensemble du district. Toutefois, l'approche retenue ici selon les experts de l'IES se plie, plutôt, à l'objectif de développement régional. Elle répond au souci de mettre à niveau les régions les plus défavorisées et de créer les conditions propices à une convergence socio-économique entre l'intérieur et le littoral du territoire national. En effet, « *elle consiste à établir la capitale de district dans la ville chef-lieu de la région la plus en retard du district. L'établissement de la capitale dans la région la plus défavorisée permettra à celle-ci d'accueillir de nouveaux emplois publics, de nouvelles infrastructures publiques. Ainsi une autre raison qui justifie cette approche est celle la volonté de ne pas participer à encombrer davantage les grandes agglomérations par de nouvelles administrations* ».

Pour identifier la région la plus en retard, l'IES a retenu comme référence l'Indicateur de Développement Régional (IRD) calculé par le Ministère du Développement, en 2012. Il s'agit d'un indicateur qui correspond à la moyenne simple de 18 variables se référant à quatre domaines : savoir, richesse/emploi, santé/population et justice/équité. Selon ce critère de l'IDR, la capitale de district de Medjerda devient Jendouba, alors pour le district de Carthage on trouve Zaghouan, ainsi pour le district du Sahel et Cap-Bon on trouve Kairouan, pour le district du grand centre on choisit Kasserine et finalement pour le district des Oasis et des Ksour on trouve Médenine.

Dans le contexte de reterritorialisation du territoire tunisien, on assiste à un nouveau découpage communal qui donne une nouvelle structure d'un territoire national totalement communalisé et qui compte 350 communes : création de 61 nouvelles municipalités et 190 nouvelles délimitations en 2016.

Selon le discours officiel, le découpage communal opéré par le Ministère des Affaires locales s'est fait selon des critères techniques, basés sur des indices scientifiques, géographiques et démographiques de développement durable et d'inclusion. Par ailleurs, la société civile, notamment l'association Albawsala, dénonce l'exclusion de l'Assemblée de Représentants du Peuple (ARP) de cette opération du découpage qui ne tient pas compte les spécificités culturelles et sociales des territoires (Rebhi, 2016).

Devant la multitude des échelons territoriaux et pour la répartition des compétences, on a opté pour le principe de regroupement des tâches au sein d'un niveau institutionnel donné pour répondre à un souci de cohérence qui se lit à travers des objectifs socio-économiques spécifiques à atteindre. L'Etat reste chargé d'une partie de la programmation, dans le temps et dans l'espace, et de la réalisation de grands équipements, d'investissements lourds ou de grands projets de restructuration spatiale, en concertation avec l'ensemble des collectivités locales dans le cadre

de l'élaboration du schéma d'aménagement national. Mais, on se demande ici qu'elles sont les compétences des autres échelons territoriaux infranationaux ?

Les compétences dans les nouveaux échelons territoriaux : atouts, contraintes et risques

La nouvelle hiérarchie des structures territoriales nécessite de grands efforts législatifs et organisationnels pour aboutir à une meilleure coordination entre les acteurs d'aménagement et à une gouvernance territoriale efficace.

Le nouveau code des collectivités territoriales, qui a été adopté par l'Assemblée des Représentants du Peuple en avril 2018, remplace celui de 1975. Il a pour rôle de fixer les règles de fonctionnement et les compétences, en conformité avec les principes de la constitution de la nouvelle république (de 27 janvier 2014). Selon l'article 13 de ce code, les collectivités locales possèdent, en référence à la réglementation, des compétences propres exercées directement et d'autres transférées du pouvoir central. Ainsi l'article 16 du même code indique que : « *la loi précise chaque transfère ou élargissement des compétences au profit des collectivités locales* ». Ainsi, on ajoute que « *chaque transfert ou élargissement de compétences est accompagné par un transfert des ressources et des moyens conséquents* ».

Selon l'IES, le rôle des districts, la première échelle, est d'œuvrer au développement régional. Dans cette perspective, les districts devront se constituer en des « administrations de missions » chargées d'améliorer l'attractivité et la compétitivité de leurs territoires, en impliquant dans cette dynamique toutes les régions qui les composent pour aboutir à un développement intégré. L'article 20 du nouveau code de collectivités locales indique ainsi que le District « *exerce les compétences de développement ayant cette dimension du district et qui veille à la planification, au suivi des études ainsi à leur concrétisation et à la coordination entre les acteurs...* ». Les conseils des districts seront votés par les élus locaux et régionaux et pas par le suffrage universel, ce qui pourrait favoriser la montée des élites intellectuelles. Ainsi, nous estimons que le District pourrait constituer un bassin de développement, où s'organisent les flux des marchandises, des personnes et des capitaux à travers les infrastructures réalisées à cet effet : routes, chemins de fer, marché de gros d'intérêt régional, sociétés de transport régionales.

Quant à « la région », l'équivalent d'actuels gouvernorats, selon l'IES cette entité territoriale « *devra se muter en une administration de gestion au service d'un objectif de mise à niveau des territoires dans le cadre d'une stratégie nationale de réduction des disparités économiques, sociales et spatiales, qui fait appel à la solidarité nationale* ». De ce fait, nous relevons une ressemblance dans les compétences de la région et de district, d'où le risque de confusion des rôles. Pour autant, le code de collectivités prévoit l'interventionnisme du tribunal administratif en cas des conflits de spécialités. Ainsi, les deux conseils (de région et de district) ont pour mission d'élaborer chacun un Schéma Directeur d'aménagement qui couvre les territoires qui les correspondent.

Dans l'article 115 de CCL on lit : « *Les districts et les régions préparent leurs plans d'aménagement et de développement indiqués par la loi, qui font partis de leurs compétences et qui sont approuvés par les conseils élus et ceci en collaboration avec le pouvoir central...* ».

Bien qu'on relève ici, une vraie perspective de décentralisation de la politique de développement, nous constatons un risque de chevauchement des compétences entre les deux échelons : district et région, ce qui pourrait poser des problèmes de gouvernance territoriale.

Le Code des collectivités territoriales a été assez révolutionnaire, en termes des compétences et de liberté accordées aux communes. Selon son article 200 « *La commune est une collectivité territoriale ayant un statut juridique et possède une liberté dans la gestion libre des affaires municipales et œuvre pour le développement économique, social, culturel, environnemental et urbain...* ».

Dans l'article 114 de CCL, on lit que c'est la municipalité qui prépare son Plan d'Aménagement Urbain et c'est son conseil élu qui l'approuve. Cette décentralisation de la politique urbaine, qui s'avère courageuse, permettrait à la commune de valoriser son originalité urbaine et de forger une certaine marque territoriale pour améliorer son attractivité. Toutefois, la réussite de ces perspectives restes subordonnés aux moyens financiers et techniques à accorder aux communes.

Les conseils municipaux seraient élus par le suffrage universel. Ainsi, les élections municipales restent les élections les plus importantes pour réussir le processus de décentralisation, car la commune demeure la première école de la démocratie participative. Il s'agit également du principal niveau d'apprentissage de la bonne gouvernance locale. D'ailleurs, CCL insiste sur l'importance de la concertation avec les citoyens et la transparence à travers la publication des PV (Procès-Verbaux) sur les sites internet des communes. Toutefois, nous soulignons la faiblesse de la culture communale en Tunisie - en comparaisant avec la France par exemple où la commune est ancienne -, surtout dans les régions de l'intérieur, où le sentiment de l'appartenance tribale reste assez vif. Les actes de violence survenus à Metlaoui entre deux groupes tribaux, juste après la révolution de 14 janvier 2011, confirment que la concurrence tribale remporte sur la concurrence communale, au moins à l'intérieur de la Tunisie. Toutefois, la réussite des élections municipales organisées le 6 Mai 2016 constitue un signe positif pour réussir le processus démocratique au niveau le plus bas, qui est la commune.

Face à la multitude des échelles et des acteurs, le CCL prévoit une structure d'arbitrage qui est le Conseil Supérieur des Collectivités Territoriales, l'équivalent de DATAR (Délégation interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale) en France, qui joue le rôle de régulateur, de coordinateur et de facilitateur.

Il convient de souligner, ici, qu'un des objectifs de la décentralisation est l'établissement de la concurrence entre les territoires en termes de développement. L'appartenance collective à un territoire incite ses habitants d'œuvrer mutuellement pour développer ses ressources. À cet effet, les institutions de gestion de ces territoires sont contraintes de s'adapter avec les limites sociales de ces territoires. Dans ce sens Leloup et all. (2005, p.326) voient que le territoire « *ne correspond pas à un niveau administratif neutre où une politique s'applique selon une démarche hiérarchique descendente. Le territoire s'impose au contraire comme un construit social permanent, en constante appropriation. Dans ce sens, il peut être apparenté à un système dynamique complexe. Il se construit grâce aux relations de « voisinage » peuvent mener à des actions concrètes voire à l'élaboration commune de normes* ».

Bien que la différenciation des territoires paraissait une base de développement, nous insistons à la nécessité d'amélioration de coordination entre les différentes échelles (locale, régionale, nationale), en favorisant la solidarité territoriale et le partenariat entre les régions et les communes. À cet effet, l'État central est contraint de changer son rôle et ses rapports avec les différentes institutions des échelons territoriaux. Ici on doit rendre compte « *du rôle des politiques publiques dans le processus de régulation macroéconomique et territoriale (qui) ne peut se réduire à l'opposition classique entre État central et collectivités locales. Elle doit au contraire être élargie aux dispositifs de gouvernance de chacun des échelons territoriaux et du caractère innovant de leur enchevêtrement dynamique. Dans cette perspective, les espaces infranationaux apparaissent alors comme des lieux où les dispositifs de gouvernance décrivent des configurations hétérogènes d'acteurs et de coordinations mettant en œuvre des modèles différenciés de développement et de cohésion* » (Gilly et Wallet, 2005, p.718).

Le code de collectivités territoriales dans sa version actuelle favorise une certaine modalité de solidarité et de cohésion territoriale : intercommunalité, contrat inter-régions et région-commune, etc. Par ailleurs, il ne prévoit pas des modalités de solidarités entre des structures mixtes, par exemple des communes de différentes régions- comme il fut déjà en France – pour couvrir un bassin de vie ou un territoire traditionnel. D'ailleurs, les experts et les hauts Cadres au Ministère chargé de développement insistent sur le fait que cette décentralisation doit être progressive, car elle serait couteuse pour l'ensemble national, surtout dans ce contexte de crise économique. A cet effet, pour réussir la gouvernance territoriale, on est contraint de renforcer les moyens des structures de développement régional sur le plan matériel et humain. Ainsi, on se demande ici : est-ce que les contrôles administratifs et judiciaires habituels sont suffisants pour épargner les ressources transférées du niveau national vers les niveaux local et régional de la mauvaise gestion, surtout que le phénomène de corruption n'est pas atténué depuis la révolution ? Ainsi, est-ce que le système du contrôle vertical (au niveau administratif) et réciproque (à la même échelle) (voir figure 6) serait suffisant pour éviter la corruption et maintenir l'intérêt général ?

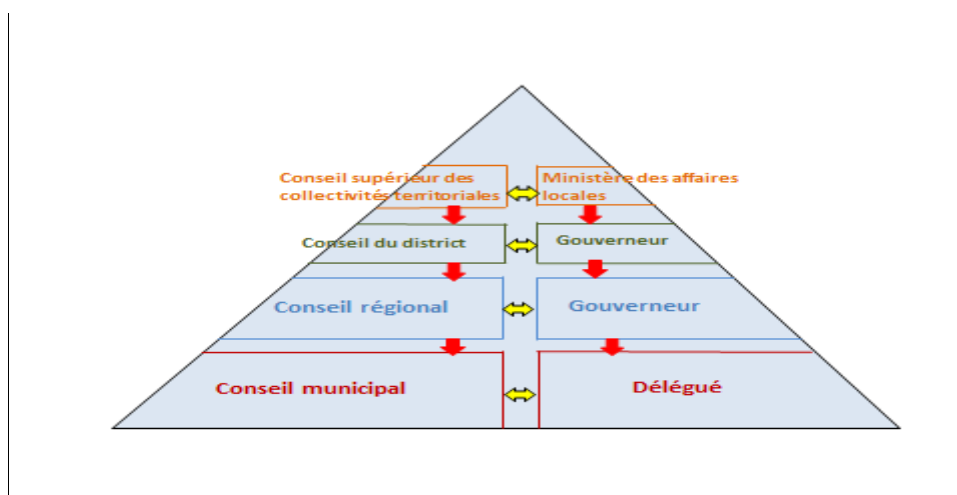


Figure 6 : le système du contrôle entre les acteurs territoriaux

Source : réalisé par Hellal M.

La société civile lui incombe une grande responsabilité pour exercer le contrôle de proximité ou le contrôle « ultérieur », dont s'intéresse le CCL. Dans le cadre d'une démocratie participative, les associations permettent aux citoyens de s'impliquer dans la politique qui touche leurs territoires de vie. Cette démocratie participative complète la démocratie représentative en faveur d'une transaction entre l'individu et la communauté. En fait, le modèle de la démocratie représentative ne serait pas suffisant, car elle « réduit la citoyenneté au droit de vote et de sanction électorale ».

Conclusion

Jusqu'au début de XIX siècle, la Tunisie se dotait d'un système territorial plus ou moins équilibré qui se structurent autour des régions ayant des activités économiques complémentaires : agriculture, artisanat et commerce. L'ouverture sur l'économie méditerranéenne et la colonisation française ont renversé le système économique existant, ce qui a inauguré un déséquilibre territoire en Tunisie en matière d'infrastructures et de services. L'État de l'indépendance a maintenu un système politico-économique hiérarchisé et sous l'influence des bailleurs de fonds, il a constitué une économie relais de celle du monde occidental. Depuis la fin des années 1980, l'hésitation de l'État tunisien pour décentraliser le système politique et administratif et les impératifs d'adaptation à la mondialisation ont contribué à l'intensification du déséquilibre interrégional. La révolution tunisienne et la nouvelle constitution constituent une occasion pour instaurer une décentralisation du système politico-administrative au profit d'une nouvelle action publique et d'une certaine gouvernance territoriale. L'étude de la perspective de gouvernance territoriale en Tunisie nous montre que le nouveau découpage territorial, qui ne se base qu'en partie sur les territoires d'identité et de vie, pourrait générer des confusions dans les compétences entre les entités territoriales (commune, région, district). Ainsi, en ce moment, en 2016, les autorités tunisiennes sont contraintes de fournir de grands efforts législatifs et faire de réformes pour lutter contre la corruption qui peut menacer le processus de décentralisation, qui s'avère long.

Bibliographie

- Ajroud-Mrad A., 2002 : *Précis de droit de l'urbanisme*, Publication de l'Imprimerie Officielle de la République Tunisienne, 217 p.
- Belhedi A., 2011 : *Décentralisation, aménagement du territoire et démocratie locale en Tunisie. Défis et enjeux*, <http://amorbelhedi.wordpress.com>.
- Dhafer N., 2010 : *L'aménagement du territoire tunisien : 50 ans de politique à l'épreuve de la mondialisation*, EchoGéo, 13 (juin-août 2010), 12 p.
- Despois J., 1942 : *Régions naturelles et régions humaines en Tunisie, Les annales de Géographie*, n° 286, pp. 112-128.
- Gilly J.-P. et Wallet F., 2005 : Enchevêtrement des espaces de régulation et gouvernance territoriale. Les processus d'innovation institutionnelle dans la politique des pays en France, *Revue d'économie régionale & urbaine*, 2005/5 (décembre), p. 699-722.
- Hellal M., 2013 : Les réactions des acteurs locaux à Monastir dans le contexte de l'après révolution tunisienne, in *Confluence méditerranée*, 2013/n°85, pp. 61-73.
- Hellal M., 2015, La Tunisie de l'après-révolution ; vers une nouvelle gouvernance du territoire, in « *Papers of geographieseminar « D.C »* », vol 38, N°1 année 2015 : <http://www.seminarcantemir.uaic.ro>.

-Leloup F. et al., 2005 : La gouvernance territoriale comme nouveau mode de coordination territoriale, *Géographie, in économie et société*, 2005/4 (Vol7), pp.321-332.

-Levy J., Lussault M. (Sous-direction), 2000 : *Logique de l'espace et esprit des lieux*, Paris, Edition. Belin, Paris, 351 p.

-Institut Tunisien des Etudes Stratégiques, 2014 : *Quelle décentralisation dans une Tunisie reconfigurée ?*, 90 p.

-Luchaire, Y. 1998 : « Réflexions sur l'intérêt local en Tunisie », pp. 51-78, in BEN SALAH, H. et MARCOU, G. (Sous direction) : *Décentralisation et démocratie en Tunisie*. Paris, L'Harmattan, 236 p.

-Marcou, G. 1998 : « L'administration territoriale en Tunisie et les enjeux de la décentralisation », pp. 7-50, in BEN SALAH, H. et MARCOU, G. (Sous direction) : *Décentralisation et démocratie en Tunisie*, Paris. L'Harmattan, 236 p.

-Mazet, P. 2000 : *Aménagement du territoire*, coll. Compact, Edition Armand Colin, Paris, 181 p.

-MEAT/DGAT, 1997 : *Schéma Directeur d'Aménagement du Territoire National*, Bilan-Diagnostic – Rapport de première phase, Livre 3 : Ancrages Historique et appuis sociaux.

-Rebhi, H., 2 juin 2016, *Décentralisation : les enjeux politiques du nouveau découpage communal*, www.nawaat.org.

-République Tunisienne, Assemblée Nationale Constituantes, 2014 : *La constitution de la république tunisienne*, Edition Imprimerie officielle, Tunis, 124 p.

-Signoles P., 2006 : « La Tunisie, pionnière et Fragile », pp. 181-210 in Troin J.-F (sous la direction) : *Le grand Maghreb*. Paris, Armand Colin. 384 p.

-Tizaoui H., 2013 : *Le décrochage industriel des régions intérieures en Tunisie*, ed. Arabesque, Tunis, 346 p.

La thématisations des risques industriels.

The thematization of industrial risks.

Abderrahman LHEIMEUR

Doctorant à l'Institut National d'Aménagement et d'Urbanisme RABAT

abderrahmanlhaimeur@gmail.com

Résumé :

La thermalisation des risques industriels permet de comprendre les relations entre les sociétés et leur environnement ainsi que d'explorer le domaine de la protection des zones industrielles. Cependant, le thème des risques industriels ne se pose pas dans la demande des individus. Ils ne sont pas intéressés par cette question. En conséquence, ce domaine doit inclure de nouveaux modèles de gestion.

Mot clés : thématisation, risques industriels, individu, secours organisationnel, plan de prévention des risques technologiques.

Abstract

The thematisation of industrial risks allows for an understanding of the relationship between societies and their environment as well as exploring the field of protection of industrial areas. However, the topic of industrial risks does not arise in the demand of individuals. They are not interested in this issue. Consequently, this field must include new management models.

Keywords : thematisation, industrial risks, individual, organisationnal emergency, technological risk prevention plan.

Introduction :

La machine économique est un système dynamique ouvert où circulent en sens inverse des flux « énergétiques » producteurs de biens, de services et de travail, et des flux monétaires échangés contre ce travail. Cette machine économique peut s'emballer ou se gripper en fonction d'évènements perturbants⁶⁸.

Lors de la course à la production industrielle, l'homme favorise toujours le développement au détriment de l'environnement⁶⁹. Les risques environnementaux, qui désignent les possibilités de survenance d'accidents générés par les activités des entreprises⁷⁰, ont des répercussions nuisibles et significatives sur l'environnement de l'individu. Ces pertes humaines et matérielles appréhenderont une courbe croissante.

En dehors, des capacités identifiées et regroupées dans cinq catégories : Stratégie, culture, structure, ressources et compétences, management, nous n'avons trouvé que très peu d'éléments qui permettant de comprendre comment, en réalité, se déroule concrètement la résilience organisationnelle⁷¹.

⁶⁸ Yves trousselle « les mécanismes de la résilience organisationnelle », thèse de doctorat, université François- Rabelais de tours, janvier 2014, p : 52.

⁶⁹ Michel Cros. Sophie Gaultier. Gaillard Hélène Harter § Pierre Pech « Catastrophes et risques urbains – nouveaux concepts, nouvelles réponses- », éditions TEC § DOC, Lavoisier, 2010, p :26.

⁷⁰ Dictionnaire Environnement et Développement durable.

⁷¹ Yves trousselle « les mécanismes de la résilience organisationnelle », thèse de doctorat, université François- Rabelais de tours, janvier 2014, p : 74.

Parmi ces éléments il y a la thématization des risques, c'est-à-dire la mise en thème public. Elle est nécessaire pour faire face aux incidents industriels. Elle permet de comprendre les relations entre les sociétés et leur environnement ainsi que d'explorer le champ de la protection des zones industrielles.

Toutefois, le thème des risques industriels ne vient pas dans la demande des individus. Ils ne s'intéressent pas à cette question⁷². Ils sont conscients des risques considérables que représentent pour leur santé, leur bien-être et leur environnement. Ils sont sensibles aux odeurs ou aux pollutions mais les accidents ne les interpellent pas. C'est un thème de secours organisationnel.

De ce fait, la thématization des risques industriels doit concerner par des nouveaux modèles de gestion tendus, à la fois, vers un renouvellement des formes d'intervention de secours organisationnel et vers une transformation des modes de participation des individus.

I- Renouvellement des formes d'intervention de secours organisationnel :

Pour protéger des vies et faire face aux risques industriels, l'intervention de secours organisationnel se focalise généralement sous la forme de son intervention proprement dite en négligeant l'intervention axée sur une approche cloisonnée⁷³.

1/L'intervention proprement dite : l'intervention du secours organisationnel revêt plusieurs formes car les accidents qui sont apparus, en tant que phénomènes de masse, avec l'industrialisation se sont déplacés partout, dans la ville, dans la maison, dans les loisirs, etc. le secours organisationnel recense les entreprises. Il détermine exactement leur implantation et leur capacité de production. Il étudie les moyens de prévision des dommages que causeraient les différents types d'agression, etc.

En matière de dangers, les données s'inscrivent sur la carte dans chaque agglomération. Le secours organisationnel a donc généralement établi une véritable carte de risque. Sur cette tâche se penche ce secours. Il intervient dans la confection de cette carte : le mode de construction des quartiers, les matériaux employés, la largeur des voies, la hauteur des immeubles, l'implantation des établissements industriels, etc. Ce travail se mène à bien avec la collaboration des administrations spécialisées, des départements ministériels du travail, de l'industrie et du commerce par exemple.

L'étude des risques liés à l'environnement amène le secours organisationnel à prendre en considération deux approches : déterministe et probabiliste⁷⁴. La première nous mène aux scénarios potentiellement les plus graves, quelles que soient leur probabilité d'occurrence et les mesures de prévention mises en place par l'industriel. Elle repose sur le postulat que si l'environnement s'est protégé contre les plus graves dangers, alors cette protection est efficace contre tous les autres. Les actions préventives sont fondées sur des situations exceptionnelles

⁷² Marie Gabrielle Suraud « La thématization des risques industriels majeurs en France : la concurrence participative comme enjeu », (vertigo) La revue électronique en sciences de l'environnement, Volume 13, numéro3, décembre 2013, p :5, URI : id.erudit.org/1026861ar.

⁷³ Ali Sedjari « Gouvernance, réforme et gestion du changement... », édition l'Harmattan-GRET -2008, p :151

⁷⁴ Michel Cros. Sophie Gaultier. Gaillard Hélène Harter § Pierre Pech « Catastrophes et risques urbains – nouveaux concepts, nouvelles réponses- », éditions TEC § DOC, Lavoisier, 2010, p :20.

et extrêmes. La deuxième se concentre sur un examen plus exhaustif des potentiels d'accidents caractérisés à la fois par leurs conséquences et leurs probabilités. En se focalisant sur des états plus ordinaires de fonctionnement de l'activité industrielle, elle conduit à l'identification de scénarios plus probables et à la mise en place des mesures correctrices appropriées.

Un plan particulier de prévention (PPI) mis en œuvre par le Gouverneur a pour objectif de planifier la réponse adéquate si le sinistre menace les populations à l'extérieur de l'établissement. C'est le Gouverneur qui décide ou non de le déclencher, après que l'exploitant de l'établissement lui ait donné l'alerte. Le PPI vient alors organiser l'action des acteurs mobilisés par le Gouverneur : la Protection Civile, les établissements scolaires, les communes, les établissements hospitaliers, etc. Le PPI est un plan d'urgence déclinaison du plan (ORSEC). L'objectif est de protéger toutes les populations exposées aux effets d'un sinistre qui émanent d'un établissement d'hydrocarbure⁷⁵.

Il est ardemment partisan de la déconcentration industrielle⁷⁶. Si, la concentration est excessive, il tente, par tous les moyens, de l'empêcher de s'accroître et de la diminuer autant que possible. Lorsque nous avons une concentration du personnel à cause du déplacement d'industrie, il évite que la nouvelle implantation constitue un risque nouveau ou supplémentaire. Si nous avons une nouvelle création, il impose une zone de protection entre l'agglomération qui reçoit l'usine et les zones d'habitation dense. Lorsque nous avons la création ou le déplacement d'industrie, il évite que cette création ou ce déplacement n'aboutisse à une surconcentration. Son devoir est de rechercher les conditions les meilleures pour assurer la continuité de la production et la sauvegarde des personnes.

La fièvre de production et de distribution des biens et des services a produit coute que coute des éléments chimiques ou radioactifs, des procédés nouveaux de communication, des prototypes de véhicules, des mécanismes de domotique, des vêtements, et tant d'artifices qui devraient engendrer du bien-être. Enfin, tout un arsenal de produits dévore lors de la production des quantités de gaz, de pétrole, d'uranium ou de charbon⁷⁷. Ces produits sont distribués via des systèmes de transport eux aussi en augmentation constante. D'une part, la promotion de ces produits par le biais de rencontres, de journaux, d'internet, de prospectus, avec des techniques publicitaires de plus en plus incitatives, est obligatoire. D'autre part, le transport de tous ces produits s'effectue soit par la voie terrestre, maritime ou aérienne, consommant ainsi du pétrole, du charbon et d'uranium.

Les problèmes respiratoires chez les mineurs sont un cas d'école, comme les cancers des poumons liés à l'amiante, ainsi que les irradiations des ouvriers et des individus dans le domaine nucléaire. L'envoi des éléments toxiques vers des populations de pays tiers provoque des problèmes sanitaires graves. Des pans entiers de production industrielle se retrouvent dans des

⁷⁵ Guide méthodologique « Plan de prévention des risques technologiques », ministère française des transports de l'équipement de tourisme et de la mer, ineris, 2013, p : 88.

⁷⁶ Maxime Roux « La Protection Civile », édition l'harmattan, imprimerie Elmâarifaljadida, 2008, p : 65.

⁷⁷ Corinne Berger § Jean- Luc Roques, « un monde de feu réchauffement environnemental et surchauffe sociale », édition l'Harmattan. Novembre 2012, p :48.

espaces dénués de tout contrôle d'où des pathologies handicapantes ou mortelles qui apparaissent. Enfin, les rejets atmosphériques ou dans l'eau de produits toxiques impactent sur les populations locales.

La gestion du risque industriel se dessine selon ces trois principes généraux complémentaires : la réduction des risques à la source, la limitation des effets d'un accident et la limitation des conséquences. Ces principes se déclinent au niveau du secours organisationnel en quatre volets de mesures : la réduction du risque à la source, la maîtrise de l'urbanisation, l'organisation de secours et l'information du public⁷⁸.

Des mesures préventives de transport des marchandises dangereuses sont mises en place par le secours organisationnel. Telles que l'interdiction de transport de marchandises trop dangereuses, la navigation de bateaux d'une certaine ancienneté et l'imposition des règles de construction, des obligations de maintenance et des contrôles organisés par organismes agréés, la création de zones d'accueil équipées et des obligations d'assurance pour l'armateur et pour l'affréteur.

Bien que ces mesures ont pour but de contrecarrer les incendies de matières dangereuses, elles restent insuffisantes en raison de la gravité des risques : dangers d'incendie et d'explosion dans les établissements qui reçoivent un nombreux public, le feu est une source considérable de désastres particulièrement dans les villes. Le secours est difficile à l'anticiper de manière convenable. La demande sociale de secours s'intensifie en corrélation avec les changements que subit la société.

2/L'intervention axée sur une approche cloisonnée : L'activité économique nécessite de coopérer en intelligence avec les autres⁷⁹. Au niveau opérationnel, le secours organisationnel et l'entreprise doivent identifier au moins trois aspects fondamentaux du concept de partenariat : le processus de mobilisation, le degré de pouvoir et l'équilibre entre les principaux acteurs, ainsi que la nature et l'étendue des partenaires sélectionnés comme cibles du projet⁸⁰.

Un consensus sur un principe selon lequel le secours organisationnel et l'entreprise doivent travailler ensemble pour accroître l'efficacité de la gestion des risques industriels. Chacun doit manipuler ses ressources et ses compétences pour des fonctions générales. Le concours des sociétés industrielles est irremplaçable dans le secours. Elles disposent de ressources suffisantes pour une intervention rapide. Elles ont une vocation philanthropique qui peut s'engager à protéger les individus. Elles comprennent généralement des ingénieurs et parfois elles ont de vrais services de sécurité qui peuvent être mis à la disposition de secours organisationnel.

⁷⁸ Guide méthodologique « Plan de prévention des risques technologiques », ministère française des transports de l'équipement de tourisme et de la mer, ineris, 2013, p : 88.

⁷⁹ Article « Fraternité et économies sont liées »
https://www.opcconnaissance.com/mieux_vivre/solidarite.html.

⁸⁰ Bailey Nick, Alison Barker et Kevin McDonald, « les agences de partenariat dans la politique urbaine britannique », London, UCL Press, 1995, p :27.

Aussi, les entreprises sembleraient converger vers l'idée que la pérennité de l'entreprise, sa rentabilité et son image nécessitent un comportement qui prend en compte les préoccupations des parties prenantes⁸¹.

Le plan de protection d'une zone ne saurait avoir une valeur quelconque, s'il ne tient pas compte des risques industriels. Les plans particuliers de protection d'établissements se frappent d'une singulière faiblesse s'ils ne s'inscrivaient pas dans un plan d'ensemble. Les plans de secours doivent prévoir les différentes hypothèses où un concours extérieur sera nécessaire à la protection de l'établissement. En contrepartie, l'établissement pourrait mettre à la disposition de la localité certains moyens en matériel ou en personnel qui ne seraient pas employés à sa propre défense. Le secours organisationnel industriel est un élément capital de la protection commune⁸². Les potentiels humain et économique sont à la fois, en cause.

La participation des entreprises peut être résumée en quatre domaines : attirer des investisseurs dans des activités de gestion des risques, améliorer la gestion et promouvoir la modernisation de secours organisationnel, mobiliser des capitaux pour développer la résilience individuelle et soutenir le secteur privé⁸³.

En matière de préparation aux situations d'urgence, l'exploitant de toute installation classée soumise à une autorisation est tenu d'établir un plan d'urgence pour son installation prévoyant l'alerte de secours organisationnel et des populations avoisinantes, l'évacuation du personnel et les moyens permettant de circonscrire les causes de sinistres pouvant résulter de l'installation⁸⁴. Les entreprises concernées sont obligées à préparer des plans d'organisation internes et les communiquer au secours organisationnel. Les entreprises ou établissements que les pouvoirs publics sont conduits à « désigner » créent, par leur existence même, un danger spécial qui résulte soit de la nature de leur activité, soit simplement de la réunion d'un grand nombre de personnes. La concentration de nombreuses personnes dans un entrepôt, une usine, un hôpital, un arsenal, un bâtiment public constitue un risque plus dense que celui que représente une population dispersée⁸⁵. La détermination de l'effectif du personnel groupé est extrêmement nécessaire.

Le plan d'opération interne (POI) est déclenché pour tout incident autre que mineur et il est applicable jusqu'à la mise en place du Poste Commandement d'opération ORSEC. Il précise notamment le rôle que joue l'individu dans le dispositif de secours et de lutte contre l'incendie, les conditions d'appel et le rôle des renforts privés qui interviennent dans le cadre d'accords d'aide mutuelle. L'unité de commandement, sous la responsabilité du chef d'établissement ou

⁸¹ Alain Mikol « la communication environnementale de l'entreprise », Lavoisier, « Revue française de gestion », 2003/6 no 147, pages 151 à 159.

⁸² Michel Cros. Sophie Gaultier. Gaillard Hélène Harter § Pierre Pech « Catastrophes et risques urbains – nouveaux concepts, nouvelles réponses- », éditions TEC § DOC, Lavoisier, 2010, p :20.

⁸³ Rapport : « Les risques émergents au XXIe siècle : vers un programme d'action », OCDE, 2003, p :28

⁸⁴ L'article 53 de la loi française n° 11-03 relative à la protection et la mise en œuvre de l'environnement.

⁸⁵ Maxime Roux « La Protection Civile », édition l'harmattan, imprimerie Elmâarifaljadida, 2008, p : 67.

de son délégué, est impérative, même lorsqu'interviennent les centres de secours extérieurs à l'établissement⁸⁶.

Les mesures de sécurité incombent à l'exploitant à l'égard des populations voisines. En cas de danger, les mesures d'urgence sont la diffusion de l'alerte auprès des populations voisines, la libération de la circulation sur les infrastructures de transport et l'éloignement des personnes. Aussi, elles contiennent l'assurance de la connexion des réseaux, les canalisations publiques et les missions particulières des services de l'Etat, de ses établissements publics, des collectivités territoriales et de leurs établissements publics. Également, elles visent la vérification des modalités de concours privés, les modalités d'alerte et d'information de secours organisationnel, la remise en état et au nettoyage de l'environnement à long terme après un accident survenu dans une installation⁸⁷.

L'approche par processus de gestion de risque définit comme une succession d'étapes où l'organisation maîtrise de moins en moins les événements futurs faute d'être habituée ou préparée aux situations rencontrées⁸⁸. Ce processus comprend cinq temps : l'évènement déclencheur, le cumul d'évènements déclencheurs, l'amplification de risque, l'absorption/ la révolution et l'apprentissage.

En ce qui concerne le premier temps, les risques peuvent se déclencher à cause d'un premier événement qui vient créer un premier déséquilibre dans les fonctionnements rodés de l'organisation. Cet événement peut être soit externe soit interne⁸⁹. L'aptitude d'une entreprise à détecter ces premiers signaux déclencheurs pour éviter que le risque s'installe est un avantage décisif. Il s'agit dans cette phase de savoir détecter, alerter puis mobiliser vite pour éviter l'amplitude des facteurs perturbateurs⁹⁰.

Pour le cumul d'évènements déclencheurs, le facteur humain nous semble être à la fois l'un des facteurs les plus impactant parmi ceux déclencheurs des risques. Tout autant que l'un des leviers des plus efficaces pour les résoudre. Et si les actions ne sont plus dictées ou cadrées par la stratégie de l'entreprise, ni par la lucidité ou la maîtrise de ses dirigeants et que ni la structure ni la culture de l'entreprise n'arrivent à coordonner l'action collective pour contenir le risque ; si, de plus, les ressources et compétences se révèlent au bout d'un moment insuffisant pour donner du temps à l'entreprise pour s'organiser à nouveau efficacement, alors le risque gagne immanquablement du terrain⁹¹.

⁸⁶ Guide méthodologique « Plan de prévention des risques technologiques », ministère française des transports de l'équipement de tourisme et de la mer, ineris, 2013, p : 88.

⁸⁷ Michel Cros. Sophie Gaultier. Gaillard Hélène Harter § Pierre Pech « Catastrophes et risques urbains – nouveaux concepts, nouvelles réponses- », éditions TEC § DOC, Lavoisier, 2010, p :59.

⁸⁸ Yves trousselle « les mécanismes de la résilience organisationnelle », thèse de doctorat, université François- Rabelais de tours, janvier 2014, p : 64.

⁸⁹ Yves trousselle « les mécanismes de la résilience organisationnelle », thèse de doctorat, université François- Rabelais de tours, janvier 2014, p : 85.

⁹⁰ Yves trousselle « les mécanismes de la résilience organisationnelle », thèse de doctorat, université François- Rabelais de tours, janvier 2014, p : 85.

⁹¹ Yves trousselle « les mécanismes de la résilience organisationnelle », thèse de doctorat, université François- Rabelais de tours, janvier 2014, p : 87.

Les symptômes issus de l'amplification de risque se traduisent par : une profusion et confusion d'informations, un sentiment d'ambiguïté et l'impression que tout devient urgent. Le stress et les conflits gagnent alors du terrain dans chaque niveau de l'organisation. Pas plus que les habituelles routines organisationnelles que les instances de décisions ne fonctionnent plus comme avant. Ces sentiments d'impuissance face aux événements engendrent alors un stress supplémentaire,...le cercle vicieux systémique se forme⁹². Les ressources de l'entreprise diminuent au fur et à mesure que grandit la crise, quelqu'un doit réagir ou quelque chose de non planifié, de non prévu, de non appris doit alors s'imposer pour briser ces boucles vicieuses et pas-à-pas donner naissance à de nouvelles boucles cette fois-ci vertueuses. Management de crise ou bricolage pour espérer s'en sortir : c'est ici que nous distinguons trois trajectoires possibles qui nous semblent différentes pour arriver à surmonter les crises lorsque les procédures habituelles sont dépassées par les événements : l'absorption, la révolution ou bien la disparition⁹³.

La résolution de crise, passe par la capacité de l'organisation à apporter de nouvelles réponses à d'inhabituelles questions qui se posent. Cette résolution se traduira au final, soit par une absorption de la crise et un retour aux équilibres organisationnels d'avant crise, soit à des transformations importantes de l'organisation dans ses structures, ses stratégies, ses compétences mais aussi peut-être sa culture⁹⁴.

Ce qu'il est important d'apprendre des crises pour l'organisation c'est qu'il faut finalement apprendre à désapprendre vite ce que l'on sait déjà pour être capable de réapprendre à « bricoler », à savoir décider et agir autrement⁹⁵.

Le risque industriel est un événement, un fait important qui incite l'assureur à intervenir. Fournir une preuve de perte est difficile, ce qui suscite de nombreux litiges. Le fait que les compagnies d'assurance examinent fréquemment le sinistre par un expert complique les preuves, car ce dernier attend souvent quelques jours après la catastrophe pour intervenir.

Ce risque entraîne des soupçons parmi les compagnies d'assurance. Accident ou doute⁹⁶? Le contexte de la crise a plongé certains individus en difficulté financière dans la fraude. Par conséquent, se débarrasser de la dette avec le soutien de l'assurance est devenu un mouvement étrange qui peut apporter d'énormes profits, mais aussi des risques.

Généralement, le secours organisationnel doit organiser au profit des entreprises une formation sociale, des contacts et une autorité. Les entreprises aboutissent difficilement à une formation technique de très haute qualité. Il n'est pas d'en faire grief ou reproche aux personnes

⁹² Yves Trousselle « les mécanismes de la résilience organisationnelle », thèse de doctorat, université François-Rabelais de Tours, janvier 2014, p : 88.

⁹³ Yves Trousselle « les mécanismes de la résilience organisationnelle », thèse de doctorat, université François-Rabelais de Tours, janvier 2014, p : 89.

⁹⁴ Yves Trousselle « les mécanismes de la résilience organisationnelle », thèse de doctorat, université François-Rabelais de Tours, janvier 2014, p : 89.

⁹⁵ Yves Trousselle « les mécanismes de la résilience organisationnelle », thèse de doctorat, université François-Rabelais de Tours, janvier 2014, p : 90.

⁹⁶ Michel Vernus, « l'incendie histoire d'un fléau et des hommes du feu », collection archives vivante éditions Cabédita, 2006, p :27.

qui ont ce métier ; leur famille, leurs préoccupations individuelles. Les individus ne peuvent pas se consacrer aux activités auxquelles ils ont spontanément adhéré par une petite formation de leur temps.

II- Transformation des modes de participation des individus :

Les événements déclencheurs de risque sont souvent critiques, peuvent être imprévisibles, inattendus et de manière générale sont fort mal accueillis car ils relèvent d'un caractère d'urgence, tels des accidents internes ou externes à faible probabilité d'occurrence⁹⁷. Ces événements nécessitent une transformation des modes de participation des individus à travers la participation au tissu associatif et l'accès aux informations du PPRT (Plan de prévention des risques technologiques).

1- La participation au tissu associatif : les actions associatives trouvent peu de relais dans la population. Le tissu associatif constitue également une ressource importante qui peut renforcer les capacités d'action de proximité. La gestion des risques industriels doit modifier les politiques de prévention par la création des dispositifs de concertation à savoir les comités locaux d'information et de concertation (CLIC). L'institutionnalisation d'une concertation publique vise à, traiter de façon exclusive les risques industriels et l'élaboration de zones de dangers qui vise la restructuration de l'urbanisation en prenant en compte, de façon inédite, la vulnérabilité des populations riveraines.

L'organisation des « débats alternatifs » est à l'appréciation des élus locaux qui déterminent les objectifs et décident des modalités d'échange. Formellement, l'objectif est de permettre aux industriels et aux populations riveraines d'échanger « immédiatement » afin de saisir, pour les uns, les intérêts des habitants et, pour les autres, les contraintes de compétitivité et de rentabilité liées à l'activité économique.

Dans un monde en pleine expansion économique, où le mythe du progrès s'est emparé des esprits, des hommes d'origines et d'opinions souvent opposées consultent chaque jour les graphes de productivité avec la hâte et parfois même l'angoisse que d'autres réservent à l'examen du thermomètre médical. Des considérations hédonistiques priment encore le souci de l'avenir de notre humanité⁹⁸. Comment pouvons-nous concilier ce souci de sécurité commun à tous les hommes, en tout temps et en tous lieux, et l'appétit de jouissances effréné qui caractérise notre société de consommation ? Pour les industriels, toute charge supplémentaire alourdit les prix de revient et compromet la compétitivité.

Dans ce contexte économique, la protection des biens est un objet inévitable de secours organisationnel, mais le plus important c'est la vie des personnes. De même, à cette fin, nous devons distinguer entre économiquement utile et économiquement inutile⁹⁹.

⁹⁷ Yves Trousselle « les mécanismes de la résilience organisationnelle », thèse de doctorat, université François-Rabelais de Tours, janvier 2014, p : 76.

⁹⁸ Léon Robine, La Protection Civile (Missions- Structures-Moyens), éditions France-Sélection, 1971, p :5.

⁹⁹ Maxime Roux « La Protection Civile », édition l'harmattan, imprimerie Elmâarifaljadida, 2008, p :63.

La protection doit se déconcentrer ¹⁰⁰. La notion générale de dispersion ou de dilution prend, aux yeux de secours organisationnel, la même valeur pour l'aménagement du territoire que pour l'urbanisme.

Les dynamiques spatiales et territoriales influencent les risques. Les espaces urbanisés constituent des secteurs particulièrement menacés. La plupart des travaux actuels passent par l'analyse des processus complexes d'urbanisation (notamment dans le contexte d'une métropolisation croissante). La gestion urbaine se rend plus complexe par les problèmes d'extension anarchique du bâti, placent souvent les quartiers les plus pauvres des agglomérations dans les zones les plus exposées ¹⁰¹.

La notion d'urbanisme a revendiqué une passe assez ancienne à celle d'aménagement du territoire. Ce dernier est lié à des considérations économiques et démographiques. Ainsi, s'imposent aussi en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire des considérations de secours organisationnel. La question de la relation entre l'urbanisation et son industrie est au cœur du débat. La nécessité de maîtrise de l'urbanisation autour des installations dangereuses est notamment réaffirmée à la suite d'accidents avec le développement des outils juridiques et techniques. Ces derniers prennent progressivement en compte l'implantation de nouveaux sites industriels et le développement de l'urbanisation future autour d'établissements existants ou nouveaux. À côté de la juxtaposition de certains sites industriels avec des zones résidentielles, la dépendance à l'égard de la technologie et de la densité du réseau de transports accentue également les risques.

Cependant, même si la conception de la ville écologique a eu le mérite de prendre en compte la dimension environnementale dans la construction et l'organisation de l'espace urbain, elle reste toutefois partielle en ignorant les vulnérabilités sociales et culturelles¹⁰². Les risques industriels et la ville ont des rapports très compliqués, les individus réclament les inconvénients de voisinage, de pollutions physiques ou chimiques, et en même temps ils défendent l'utilité de leur proximité. L'usine est nécessaire à l'équilibre urbain et l'habitat proche est un avantage pour les salariés dans la mesure où leur temps de trajet est réduit. Elle a fait naître l'urbanisation et la ville s'est élargie jusqu'à la rejoindre.

2- l'accès aux informations du PPRT : Malheureusement, à ce jour, le Maroc n'a pas encore adopté de législation qui permet au secours organisationnel d'imposer un PPRT sur les sites classés dangereux. Le PPRT est inspiré de la loi française du 30 juillet 2003.

La loi modifie fortement les conditions de cohabitation entre la ville et l'usine en proposant de nouvelles normes pour la définition et la gestion des zones de dangers autour des zones à risques. L'importance d'un accès élargi à l'information relative aux façons de produire des

¹⁰⁰ Maxime Roux « La Protection Civile », édition l'harmattan, imprimerie Elmâarifaljadida, 2008, p : 65.

¹⁰¹ D'yvette Veyret, Stéphanie Boucher § Magali Reghezza « Comprendre, Rechercher, s'entraîner les risques », édition-Bréal, 2004, p : 11

¹⁰² Michel Cros. Sophie Gaultier. Gaillard Hélène Harter § Pierre Pech « Catastrophes et risques urbains – nouveaux concepts, nouvelles réponses- », éditions TEC § DOC, Lavoisier, 2010, p :26.

industries est réduite. Elle constitue un facteur de vulnérabilité pour les populations des territoires.

Le principe de ce dernier est de mettre en place des mesures qui visent à réduire la probabilité d'occurrence ou la gravité des accidents en se basant sur l'étude des dangers et sur l'analyse des risques. En participant à la politique de prévention, ce plan permet d'agir premièrement en reposant d'une part sur la maîtrise de l'urbanisation existante à proximité des établissements industriels les plus dangereux, et d'autre part sur l'interdiction ou la limitation des nouvelles constructions ¹⁰³.

Le plan délimite un périmètre d'exposition en tenant compte de la nature et de l'intensité des risques technologiques décrits dans les études de danger et des mesures de prévention mises en œuvre ou prescrites. À l'intérieur de ce périmètre, le PPRT réglemente la réalisation d'aménagements ou d'ouvrages, les nouvelles constructions et l'extension des constructions existantes en les interdisant ou en les subordonnant au respect de prescriptions et créer des zones réglementaires où peut s'exercer un droit de préemption sur tout ou partie du périmètre d'exposition aux risques et permet d'instaurer un espace de délaissement ¹⁰⁴. Le PPRT est une boîte à outils de maîtrise de l'urbanisation. Il a des potentialités d'actions sur l'urbanisation existante avec les mesures foncières et les mesures de protection du bâti. Les premières mesures sont l'expropriation pour cause d'utilité publique et du droit de délaissement. Les secteurs d'expropriation et de délaissement peuvent être délimités en raison de l'existence de risque important d'accident à cinétique rapide qui présente un danger très grave (pour l'expropriation) - ou grave (pour le délaissement) - pour la vie humaine. En pratique, ceci correspond au niveau d'aléas les plus élevés.

Le PPRT maintient également des outils sur l'urbanisation future. Il délimite les zones d'interdiction ou d'autorisation sous respect de conditions, par exemple, constructives. Aussi il ouvre la possibilité d'une réduction – supplémentaire- du risque à la source. Il maîtrise l'urbanisation fondée sur l'exposition au risque : d'un point de vue opérationnel, dans la mesure où il propose des principes de réglementation des différentes mesures en fonction des niveaux d'aléas. En pratique, plus l'aléa est élevé, plus le principe est contraignant allant jusqu'à l'interdiction de construire et à la délimitation de secteurs d'expropriation possibles ¹⁰⁵.

Le plan maîtrise les risques à la source par la mise en œuvre de mesures supplémentaires au niveau de l'établissement. L'appréciation de la démarche de maîtrise à la source est le cœur de la politique de prévention. Il permet au secours organisationnel de statuer, d'une part, sur

¹⁰³ Article 3 du décret français du plan de prévention des risques technologiques.

¹⁰⁴ En contrepartie de servitudes imposées à un propriétaire immobilier, celui-ci peut, dans une zone de délaissement, exiger de la collectivité l'achat de son bien.

¹⁰⁵ Guide méthodologique « Plan de prévention des risques technologiques », ministère française des transports de l'équipement de tourisme et de la mer, inerinis, 2013, p : 29.

l'autorisation ou le refus de l'établissement en l'état, et, d'autre part, sur la mise en œuvre de mesures complémentaires de réduction à la source à la charge de l'exploitant¹⁰⁶.

L'ensemble de la démarche PPRT est conçu pour être un véritable levier de gestion territoriale des risques industriels à long terme. En agissant sur le passé et en maîtrisant l'avenir, elle permet de pérenniser le territoire et la place du site industriel¹⁰⁷.

L'objectif des PPRT est bien de mettre en œuvre, à long terme, avec l'ensemble des acteurs concernés, une réduction des aléas et de la vulnérabilité. Ceci passe par la maîtrise de l'urbanisation, passée et future, et par un travail en amont, voire en parallèle de réduction des risques à la source¹⁰⁸. Ce dispositif conduit à des investissements importants tant financiers qu'en termes d'implication des acteurs.

Le PPRT minimise les effets et limite les dommages causés à la santé humaine, à l'environnement et aux biens, il met en œuvre les mesures nécessaires pour protéger la santé humaine et l'environnement contre les effets d'accidents majeurs et il communique les informations nécessaires au public et au secours organisationnel.

L'ouverture du monde industriel aux préoccupations environnementales est le fruit du renforcement des normes réglementaires et des exigences des riverains des usines¹⁰⁹. L'évolution des normes, des textes légaux et des exigences des parties prenantes en matière environnementale ont conduit les entreprises à publier des rapports qui montrent un investissement certain dans la communication d'informations non obligatoires, et qui apportent progressivement la preuve des résultats de l'entreprise dans le secours. Cette preuve pourrait néanmoins être apportée plus facilement si les trois conditions étaient respectées : l'existence d'un organisme reconnu qui fixe des critères de résultats, la publication des résultats atteints par l'entreprise, leur attestation par un auditeur indépendant et compétent¹¹⁰.

Références Bibliographies :

- Alain Mikol « la communication environnementale de l'entreprise », Lavoisier, « Revue française de gestion », 2003/6 no 147.
- Ali Sedjari « Gouvernance, réforme et gestion du changement... », édition l'Harmattan-GRET -2008.
- Article « Fraternité et économies sont liées »
https://www.opconnaissance.com/mieux_vivre/solidarité.html.

¹⁰⁶ Marie Gabrielle Suraud « La thématization des risques industriels majeurs en France : la concurrence « participative » comme enjeu ». [VertigO] La revue électronique en sciences de l'environnement, Volume 13, n°3, 2013.

¹⁰⁷ Idem.

¹⁰⁸ Ibidem.

¹⁰⁹ Alain Mikol « la communication environnementale de l'entreprise », Lavoisier, « Revue française de gestion » 2003/6 no 147, pages 151 à 159.

¹¹⁰ Idem.

- Bailey Nick, Alison Barker et Kevin McDonald, « les agences de partenariat dans la politique urbaine britannique », London, UCL Press.
- Corinne Berger § Jean- Luc Roques, « un monde de feu réchauffement environnemental et surchauffe sociale », édition l'Harmattan. Novembre 2012.
- Guide méthodologique « Plan de prévention des risques technologiques », ministère française des transports de l'équipement de tourisme et de la mer, ineris, 2013.
- Michel Cros. Sophie Gaultier. Gaillard Hélène Harter § Pierre Pech « Catastrophes et risques urbains – nouveaux concepts, nouvelles réponses- », éditions TEC § DOC, Lavoisier, 2010.
- Maxime Roux « La Protection Civile », édition l'harmattan, imprimerie Elmâarifaljadida, 2008.
- Michel Vernus, « l'incendie histoire d'un fléau et des hommes du feu », collection archives vivante éditions Cabédita, 2006.
- Marie Gabrielle Suraud « La thématization des risques industriels majeurs en France : la concurrence participative comme enjeu », (vertigo) La revue électronique en sciences de l'environnement, Volume 13, numéro3, décembre 2013, URI : id.erudit.org/1026861ar.
- Rapport : « Les risques émergents au XXIe siècle : vers un programme d'action », OCDE, 2003.
- Yves trousselle « les mécanismes de la résilience organisationnelle », thèse de doctorat, université François- Rabelais de tours, janvier 2014.

L'EXTENSION URBAINE AUX ALENTOURS DU LAC DE BIZERTE : QUEL ROLE POUR L'INDUSTRIE

Urban extension to the surroundings of bizerte lake: what role for industry

RIAHI Besma

Docteur en géographie humaine

UR*Régionalisation et développement régional et urbain*

Faculté des sciences humaines et sociales de Tunis

riahi.be@yahoo.com

Résumé

L'intensification de la mobilité des investissements internationaux, induite par la mondialisation, profite essentiellement aux sites accessibles, compétitifs et efficaces à l'échelle mondiale. En Tunisie, suite à l'accord tuniso-européen (1995), les investissements industriels étrangers, ont commencé à se déployer au sein des villes orientales riveraines de la Méditerranée où se concentrent la population, les infrastructures, les équipements structurants et les activités urbaines. A ce titre, relativement bien doté en facteurs de production, les villes du lac de Bizerte, au nord-est tunisien, ont réussi à concentrer plus que la moitié de la population et des entreprises industrielles du gouvernorat de Bizerte. Le présent travail vise à étudier la dynamique urbaine des villes du lac de Bizerte tout en identifiant les contributions respectives de l'industrialisation. Pour appréhender cette dynamique nous avons eu recours à une étude "diachronique" à l'échelle de 60 ans à travers la mise en place d'une base de données sous ArcView explorant l'évolution de la tâche urbaine-industrielle aux alentours du lac de Bizerte depuis la fin de la période coloniale (1955-2015).

Mots-clés : villes du lac de Bizerte- l'accord tuniso-européen -industrialisation-extension urbaine

Abstract

The increased degree of the international investments mobility induced by globalization, mainly benefits from the accessible, competitive and efficient sites on a global scale. In Tunisia, following the Tunisian-European agreement (1995), foreign industrial investments started to be deployed in the eastern cities bordering the Mediterranean, where the population, infrastructures, structural equipment and urban activities are concentrated. As such, relatively well endowed with factors of production, the towns of Bizerte Lake, in northeastern Tunisia, have managed to concentrate more than half of the population and industrial companies of the governorate of Bizerte. This work aims to study the urban dynamics of the towns of Bizerte Lake while identifying the respective contributions of industrialization. To understand this dynamic, we used a diachronic study on a 60-year scale through the establishment of a database under ArcView detecting the evolution of the urban-industrial task around Lake Bizerte since the end of the colonial period (1955-2015).

Keywords : towns of Bizerte Lake - the tunisian-european agreement - industrialization - urban extension

I. Introduction

Depuis le début de la période coloniale, vers la fin du XIX^{ème} siècle, l'aménagement, la production et le développement de l'espace urbain aux alentours du lac de Bizerte, reflètent les dynamiques politiques et économiques locales et internationale. Dès 1890, les rives du lac ont bénéficié d'équipements portuaires et industriels militaires et civils réalisés par les colons français, que l'État indépendant a reconverti, restructuré, réaménagé et consolidé à travers une planification socialiste-dirigiste durant les années 1960. Néanmoins, c'est l'ouverture à l'économie mondiale dès les années 1970 et la mise en mobilité des investissements industriels dans le cadre de la mondialisation, qui ont permis la diffusion et l'agglomération des entreprises industrielles au sein des villes du lac de Bizerte. Dès l'accord de 1995, portant la création d'une Zone de Libre-Echange avec l'UE, jusqu'en 2015, les industries du lac de Bizerte sont pour 57% étrangères et pour 68% totalement exportatrices. Cette situation s'explique par l'effet conjugué de la politique nationale et des atouts du lac de Bizerte. En fait, la politique d'aménagement vise à travers une planification sélective à promouvoir la façade littorale urbaine la plus capable à concrétiser l'enjeu d'attractivité et de compétitivité. Dans ce contexte, le lac de Bizerte présente un fait urbain très ancien, une accessibilité nationale et internationale (le port de Bizerte-Menzel Bourguiba, autoroute vers la capitale...), une attractivité (concentration urbaine-industrielle) et des terrains aménagés pour l'usage industriel (des zones industrielles, une zone franche et un pôle de compétitivité). De ce fait, il en a résulté une extension urbaine aux dépens des périphéries rurales. L'objectif de cette recherche est de mesurer l'extension des villes du lac de Bizerte par rapport à l'évolution de la population pour la période 1955-1985-2015 pour détecter s'il s'agit d'un étalement urbain, et d'estimer l'apport des industries dans ce processus.

Dans un premier temps, nous présenterons les différents acteurs et politiques intervenant dans l'évolution de la configuration urbaine-industrielle des rives du lac de Bizerte depuis la période coloniale. Dans un deuxième temps, il sera question d'examiner l'évolution de l'espace urbain des rives du lac de Bizerte depuis le milieu des années 1950 et d'exposer les rythmes de la croissance de la population d'une part et de la surface urbaine bâtie autour du lac de Bizerte d'une autre part ainsi que les conséquences qui en découlent. Pour enfin examiner la responsabilité de l'industrie dans le processus évolutif de la tâche urbaine bâtie autour du lac de Bizerte.

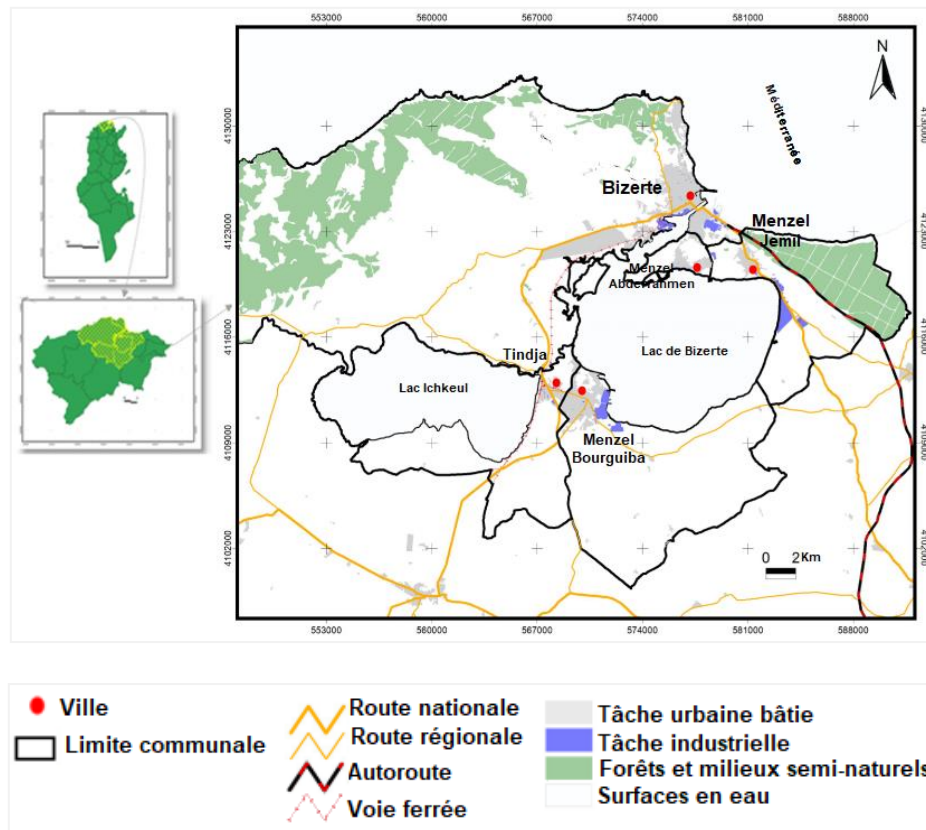
II. Zone d'étude et données utilisées

1. Les rives du lac de Bizerte: de petites villes à une agglomération urbaine

Situé à une soixantaine de kilomètres au nord de la capitale tunisienne, le lac de Bizerte constitue l'un des plus anciens sites urbains et des plus admirables paysages du pays. Depuis le début du XX^{ème} siècle, ses berges abritaient déjà quatre villes à savoir Bizerte au nord, Menzel Jemil et Menzel Abderrahmen à l'est et Ferry ville (Menzel Bourguiba depuis l'indépendance) au sud-ouest et un petit village agricole celui de Tindja à trois Km à l'ouest de cette dernière. Actuellement, les rives du lac de Bizerte en deviennent le "centre" urbain et industriel du gouvernorat de Bizerte et une agglomération urbaine selon le décret n°98-2092 de 28 Octobre

1998 nécessitant la promulgation d'un schéma directeur d'aménagement soit le Schéma Directeur d'Aménagement de l'Agglomération Urbaine Bizerte-Menzel Bourguiba.

Figure 1: Carte de localisation de la zone d'étude



Source : RDA Bizerte, 2015 ; Travail cartographique personnel via ARC VIEW, 2015 et 2021

Jusqu'en 2014, les communes du lac de Bizerte accaparent : 69% (255421 habitants) de la population urbaine, 53% (157 entreprises) des unités industrielles (INS, 2014) et 67% de la tâche urbaine bâtie (CRDA Bizerte, 2014 ; RIAHI B., 2018). À cette fin, notre objectif est d'étudier la dynamique de la tâche urbaine totale et industrielle pour expliquer le développement spatial autour du lac de Bizerte.

2. Données utilisées

Pour accomplir nos tâches, nous nous sommes dotés de multiples outils. D'abord, nous nous sommes référés à une bibliographie sélective autour du phénomène de l'extension urbaine au niveau international et national, au recensement général de la population de l'INS de 2014, à une documentation officielle auprès du CRDA, l'AFI, et l'API et à plusieurs visites sur le terrain. La quantification de la tâche urbaine bâtie consécutive au processus d'industrialisation nécessite une base de données sur l'occupation du sol. Étant donnée le manque de travaux illustrant l'occupation du sol dans notre région, nous avons mené un travail cartographique pour constituer une base de données précise sur la part des sols artificialisés par l'industrie dans la surface urbaine totale des rives du lac de Bizerte. Nous avons eu recours aux systèmes d'information géographique à travers ARC VIEW et ARC GIS, respectivement, pour cerner la tâche urbaine bâtie en 1955 et 1985 depuis des cartes topographiques géo référencées (la carte topographique 1/50000 de 1955 et la carte topographique 1/250000 de 1985) et pour convertir

l'extension kML de nos polygones (tâche urbaine bâtie totale et tâche industrielle), créées depuis des photos aériennes de 2015 fournies par Google Earth Pro, en Shapefile. Les fonctions d'analyse spatiale d'ARC VIEW à savoir les calculs des superficies des polygones ainsi que leur quantification, nous ont fourni une base de données numériques et graphiques portant sur la dynamique de la tâche urbaine et industrielle autour du lac de Bizerte en 1955, 1985 et 2015. À partir de notre base de données sur la croissance de la tâche urbaine bâtie ainsi que celle artificialisée par l'industrie, et afin d'étudier le lien entre les deux processus de 1955 jusqu'à 2015, nous avons mené un test statistique afin de vérifier l'hypothèse de l'existence d'une corrélation positive reliant l'extension de l'espace industriel à celle de la tâche urbaine bâtie totale du lac de Bizerte. La formule du coefficient de corrélation de Bravais-Pearson s'écrit comme suit:

$$r = \frac{\text{cov}(x, y)}{\sigma(x)\sigma(y)} = \frac{\sum x_1 y_1 - n\bar{x}\bar{y}}{\sqrt{\sum x_1^2 - n\bar{x}^2} \times \sqrt{\sum y_1^2 - n\bar{y}^2}} \text{ ou } \frac{\sum (x_1 - \bar{x})(y_1 - \bar{y})}{\sqrt{\sum (x_1 - \bar{x})^2} \times \sqrt{\sum (y_1 - \bar{y})^2}}$$

Néanmoins, la première partie de notre travail sera consacrée pour faire un état des lieux du processus d'artificialisation des rives du lac de Bizerte dès le début de la colonisation pour déceler le rôle des colons Français dans la structuration et la dynamique postérieure de notre zone d'étude.

III. Résultats et discussions

1. Mutations urbaines et industrielles des villes du lac de Bizerte depuis la période coloniale (la fin du XIX^{ème} siècle)

À l'arrivée des colons français, le lac de Bizerte, abrite déjà la ville de Bizerte du côté nord et les villes de Menzel Abderrahmen et de Menzel Jemil du côté est. Quant aux berges de l'ouest et du sud-ouest, elles ont connu leur essor urbain spectaculaire juste au lendemain du protectorat français (dès 1887) avec la fondation de Tindja et de Ferry ville suite à la construction de l'arsenal maritime de Sidi Abdallah. En effet, la croissance démographique et spatiale et la diversification économique de cette rive, sont dues principalement aux installations militaires et civiles réalisées pendant l'occupation française. Plus tard, après l'indépendance, et particulièrement dans le contexte de la mondialisation, les autorités tunisiennes ont donné un sérieux départ aux activités urbaines-industrielles des villes littorales et par extension la préservation et le renforcement de leur prééminence, à l'instar des villes du lac de Bizerte.

1.1. La période coloniale : rôle primordial dans l'extension de la tâche urbaine bâtie du lac de Bizerte

Grâce à leurs atouts géographiques, climatiques et paysagers, les rives du lac de Bizerte ont passionné les Français (Venier P, 1905) quand ils y parviennent à la fin du XIX^{ème} siècle. Le site du lac de Bizerte jouit d'une tradition urbaine ancienne grâce à sa situation méditerranéenne stratégique. La ville de Bizerte, située au nord du lac, "est fondée peut-être avant Carthage" (C. El Briga et H. Dlala, 1991), dont le noyau actuel remonte aux Mouradites (Ben Jalloul M, 1999). Quant aux villes de Menzel Abderrahmen et Menzel Jemil, elles sont respectivement fondées par les Omeyyades au 8^{ème} siècle et par les Andalous au 14^{ème} siècle (Violard E, 1906).

Toutefois, Bizerte, la principale ville du lac, dont la population ne dépasse pas les 5000, s'ouvre au sud vers un "territoire" marécageux l'empêchant de s'étaler, ce qui lui confère l'aspect "d'une Venise Africaine" entre mer, lac et étang. Son port quant à lui, souffre de l'ensablement ce qui réduisait la profondeur d'eau et gênait l'accès à la ville par les navires. En plus, la communication de la ville avec ses environs (les deux villes de l'est) demeurait faible faute d'infrastructure. À ce titre, dès 1888, les autorités coloniales ont mené un certain nombre de travaux de construction, de réaménagement et de restauration qui ont changé la donne locale et accéléré la croissance démographique autour du lac. La planification des actions nécessaires pour "corriger" les lacunes observées, puis leur mise en œuvre étaient "juste à temps". Les acteurs concernés (politiques, administratifs, ingénieurs, architectes...) se sont engagés dans plusieurs projets en parallèle pour une même finalité, celle de restructurer la région afin qu'elle devienne accessible, sécurisée (casernes) et attractive, et ce, à travers de multiples objectifs à concrétiser le plus tôt possible : militariser, équiper et peupler les rives du lac de Bizerte. Dans ce contexte, entre 1888 et 1909, la morphologie socio-architecturale du lac de Bizerte, hormis la rive orientale, a totalement changée. Au nord, une nouvelle ville en damier ressemblant à "un gros bourg de Provence"(Violard E, 1906) et un port de commerce, ont été déjà édifiés au détriment des terres marécageuses, il en a résulté une flexibilité et une meilleure connectivité locale et internationale. Ce processus était le résultat de grands travaux de remblai suite aux travaux de terrassement lors de l'élargissement et l'approfondissement du canal ouvrant vers la mer, permettent aux navires de gagner le port de commerce de Bizerte, l'arsenal de Sidi-Abdallah et le port militaire du sud-ouest. Sur cette rive, une nouvelle création presque ex nihilo, celle de la ville de "Ferry", qui a été édifée dans un isthme, entre le lac de Bizerte et le lac Ichkeul. Étant parsemé par quelques gourbis à la veille du protectorat français, ce site a vu la naissance d'une nouvelle identité territoriale française-européenne et militaire-civile, bouleversant le panorama paysager du site et lui donnant une configuration irréversible. Entre 1898 et 1903, Ferry Ville acquiert un arsenal, un port militaire, quelques unités industrielles et de réparation navale, des services (écoles, hôpital, souk...) et "une banlieue" au nord, semi urbaine semi rurale, Tindja. Vers 1903, cette rive comptait environ 4000 habitants, dont 76% Européens essentiellement Français (Violard E, 1906). En effet, ces mutations spectaculaires n'étaient pas sans conséquences sur la croissance de la tâche urbaine qui a évolué au nord et au sud-ouest du lac. Pour autant, la rive orientale était "indifférente" à la dynamique voisine et continuait son rythme local antérieur où la vocation rurale était prépondérante. En outre, l'urbanisation du lac de Bizerte ne s'est confirmée que plus tard après l'indépendance "grâce" à la mondialisation des investissements industriels, devenus plus mobiles dans le cadre de la nouvelle division du travail. En fait, cette conjoncture a donné une impulsion à l'industrialisation des pays du Tiers-monde comme la Tunisie, qui, en l'occurrence, a réussi à attirer plusieurs investissements directs étrangers, en quête des coûts du travail plus bas, et à industrialiser ainsi ses villes littorales.

1.2. L'ouverture économique : le début du déploiement industriel dans les villes du lac de Bizerte

Après avoir abandonné la politique dirigiste des années 1960 suite à d'énormes difficultés, les autorités tunisiennes se sont orientées vers une politique de libéralisation et d'ouverture sur

l'économie mondiale dès les années 1970. En effet, ce nouveau contexte mondial opte pour une ouverture voire intégration des économies nationales dans le marché international, ce qui se traduit par une interdépendance et une concurrence entre les pays. Pour la Tunisie, à l'aune des exigences de la mondialisation, elle doit promouvoir la compétitivité de son territoire à travers des ajustements "urgents" en matière de gestion de son système spatio-économique. En fait, l'enjeu de justice territoriale du premier schéma d'aménagement de 1985, est mis à part en faveur de nouvelles orientations du schéma directeur d'aménagement du territoire que l'élaboration a débuté depuis 1995. Entre sa première version de 1997 et sa version finale diffusée en 2007, les objectifs du SDATN ont connu plusieurs rectifications pour "protéger" l'enjeu de l'équilibre régional contre le mouvement international de métropolisation, qui profite aux sites les plus accessibles, compétitifs et efficaces. Toutefois, les modifications n'ont concerné que les "paradigmes" utilisés et « n'ont été qu'un leurre destiné à réduire les oppositions » (Ben Jalloul M, 2017), étant donné que la finalité principale des autorités demeure l'accélération du processus de métropolisation en faveur des grandes villes littorales, favorables à une concentration démo-fonctionnelle. En effet, la concentration de la population, de l'emploi, des agréments et des équipements structurants au sein des villes littorales favorise le processus de métropolisation. Les métropoles accumulent des externalités positives issues de leurs économies de localisation et d'urbanisation et ont, de ce fait, les meilleures chances de réussir dans la concurrence internationale. En Tunisie, en parfaite harmonie avec cette réalité éco-politique internationale, tout un panorama de projets en matière d'aménagement fut promulgué pour concrétiser une politique économique sélective. Celle-ci favorise les centres urbains littoraux en vue de les doter de facteurs de productions et les rendre ainsi plus denses sur le plan économique et démographique et, bien évidemment, plus efficaces et plus compétitifs. De ce fait, la localisation de la population ainsi que des activités urbaines tentait à se concentrer et s'agglomérer dans un triangle compétitif incluant le Nord-Est et représentant l'interface du pays à la mondialisation (Dlala H, 2010). Cette nouvelle réalité a engendré l'abandon, généralement implicite mais unanime, de l'enjeu classique d'égalité territoriale devenant non rentable en faveur de la création de métropoles puissantes et influentes à l'échelle régionale, nationale, voire internationale. Dans ce contexte, l'industrialisation dans les villes du lac de Bizerte, a enregistré un essor remarquable grâce à une planification industrielle nationale préconisant l'aménagement d'une zone Franche, de plusieurs zones industrielles et d'un pôle de compétitivité, suite à un arsenal de lois et de procédures. Les mesures prises en 1973 et 1995 jusqu'en 2008, influençaient sans doute la courbe de la croissance industrielle nationale et locale au sein des villes du lac de Bizerte. Une Agence Foncière Industrielle (AFI) qui assurait depuis 1973 l'aménagement des terrains conçus pour l'industrie et un accord d'association avec l'Union Européenne en 1995, entré en vigueur dès 1998 sous forme de démantèlement tarifaire progressif étalé jusqu'en 2008. Depuis, on a assisté à un déploiement spectaculaire des industries au sein de zones aménagées autour du lac, profitant de la proximité du port de Bizerte-Menzel Bourguiba, des principales routes de la région et de l'autoroute vers la capitale. Vu leurs superficies importantes, le rôle de ces structures de localisation est primordial dans l'explication du phénomène de l'extension urbaine des villes du lac de Bizerte.

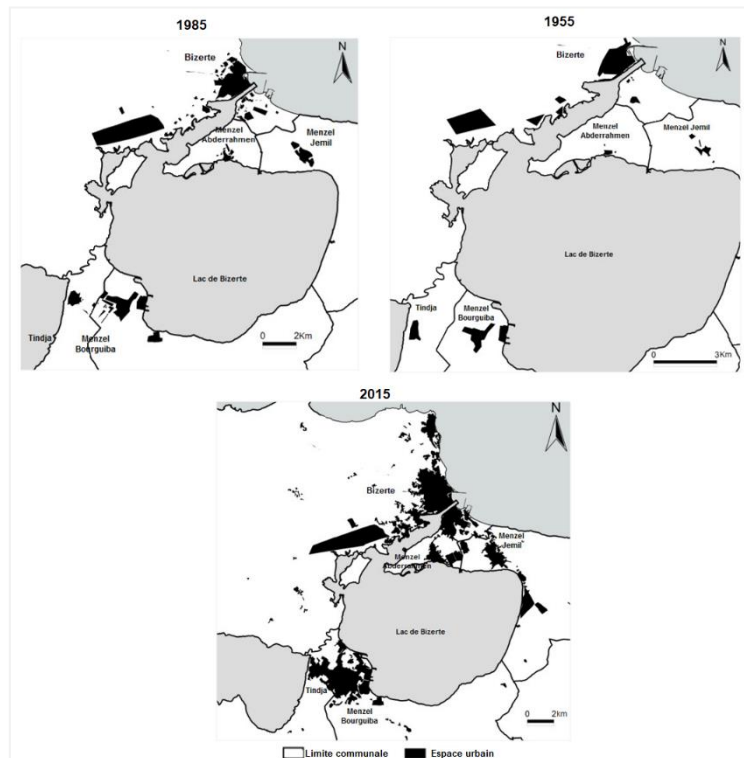
2. La dynamique urbaine- industrielle aux alentours du lac de Bizerte induit un étalement urbain

On parle d'un étalement urbain lorsque l'extension urbaine se déroule avec un rythme plus accéléré que celui de la croissance démographique. Plus le décalage est important entre le développement des deux processus, plus l'artificialisation du sol tendra vers une "dilatation" excessive de la tâche urbaine bâtie. En fait, l'étalement urbain c'est la croissance de la part de chaque habitant dans la tâche bâtie totale soit un "gaspillage foncier" qui ne sera pas sans conséquences sur la gouvernance des réserves foncières.

2.1. L'espace urbain des villes du lac de Bizerte entre 1955 et 2015 : état des lieux rétrospectif et prospectif

Depuis la moitié des années 1950 jusqu'en 2015, les tâches urbaines des rives septentrionale et orientale d'une part et de la rive ouest et au sud-ouest d'une autre part, vont se souder de part et d'autres du lac de Bizerte. Les villes du lac ont enregistré plusieurs extensions essentiellement sur les rives septentrionale et orientale (Bizerte, Menzel Abderrahmen et Menzel Jemil).

Figure 2: Évolution de la tache urbaine des villes du lac de Bizerte 1955-2015



Source : Travail cartographique personnel via ARC VIEW, 2015 et 2021

Dès la fin du 19^{ème} siècle, les deux rives du nord et du sud-ouest du lac de Bizerte sont marquées par les premières extensions autour du port commercial de Bizerte et de l'arsenal de Sidi Abdallah de la nouvelle Ville celle de Ferry Ville. L'étalement de la tâche urbaine des deux rives du lac s'est déroulé surtout entre 1889 et 1910 en relation étroite avec les grands travaux d'aménagements: le port de Bizerte, l'arsenal, le canal, les casernes, les services de base, la nouvelle ville européenne, les écoles, le souk... On outre, la dilatation marquante des villes du lac de Bizerte s'opère au lendemain de l'indépendance, essentiellement dès les années 1980,

dans le cadre d'une dynamique urbaine littorale nationale. Celle-ci, est due à l'articulation des processus de l'attractivité relativement plus importante au sein de la frange littorale et de l'ouverture du pays sur le marché international des investissements étrangers mobiles.

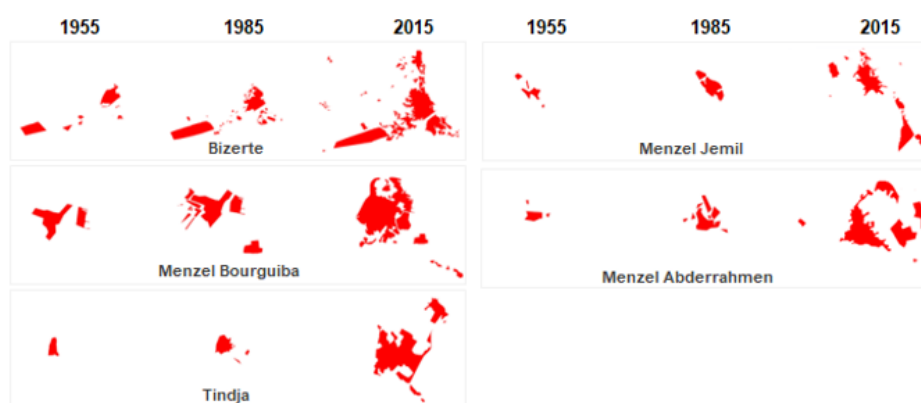
Figure 3: Évolution de la tâche urbaine du lac de Bizerte et de ses taux de croissance

Villes du lac de Bizerte	Tache urbaine 1955 (ha)	Tache urbaine 1985 (ha)	Tache urbaine 2015 (ha)	Taux de croissance 1955 - 1985	Taux de croissance 1985 - 2015
Bizerte	386	847	2584	2,65	3,79
Menzel Jemil	23	117	457	5,57	4,65
Menzel Abderrahmen	9	36	217	4,73	6,17
Menzel Bourguiba	98	249	745	3,16	3,72
Tindja	20	56	286	3,49	5,59
Total	536	1305	4289	3,01	4,05

Source : Travail cartographique personnel via ARC VIEW, 2015 ;2021

En 1955, la tâche urbaine bâtie du lac de Bizerte s'étale sur 536 hectares, dont 72% à Bizerte, 22% à Ferry Ville-Tindja et seulement 6% pour Menzel Jemil et Menzel Abderrahmen. La période coloniale a eu peu d'impact spatial sur la rive orientale, étant donné que la surface de ses villes ne dépassait pas 32 hectares à la fin de la période coloniale. Cette situation peut être expliquée par la morphologie socio-économique des deux villes orientales et de toute la région du "Sahel de Bizerte" représentant leur hinterland. Cette région, à l'arrivée des Français, était autonome et possède une personnalité architecturale bien locale, en fait, les Français n'ont pas beaucoup changé ce système uniforme à vocation rurale.

Figure 4: Évolution de la tâche urbaine du lac de Bizerte 1955-1985-2015



Source : Travail cartographique personnel via ARC VIEW, 2015 et 2021

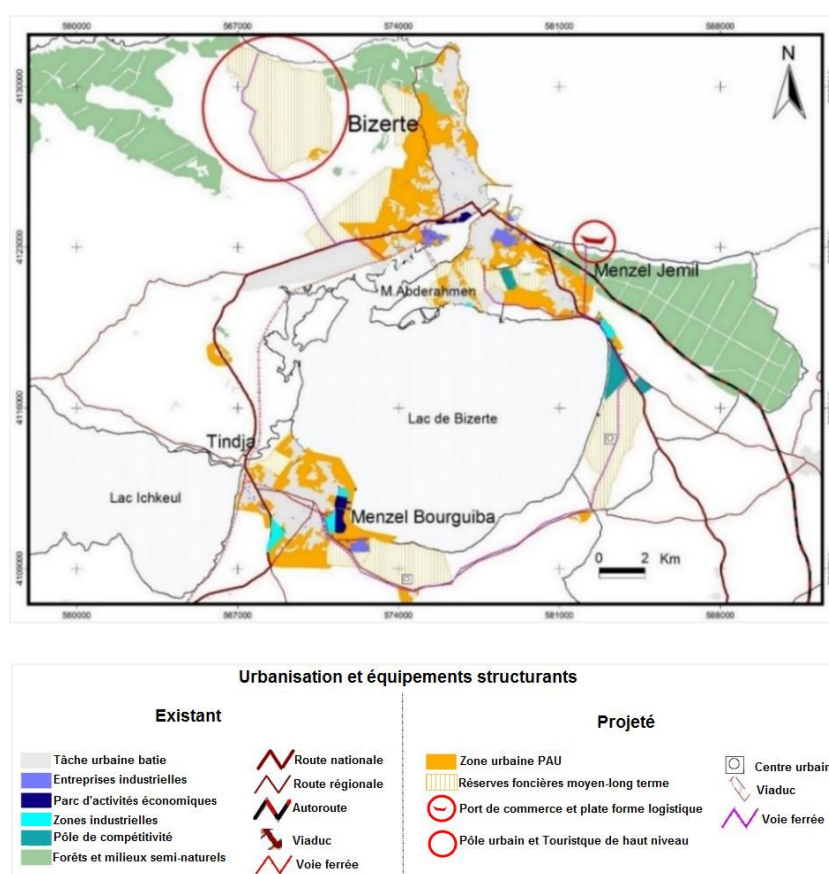
Entre 1955 et 1985, la tâche urbaine bâtie du lac a plus que doublé pour passer à 1305 hectares soit un taux de croissance de 3.01%. En fait, cette période couvre la décennie dirigiste des années 1960, durant laquelle la région du lac a bénéficié de plusieurs grands projets industriels

nationaux s'étalant sur des dizaines de hectares à Menzel Bourguiba (ex Ferry ville) et à la banlieue sud de Bizerte (Zarzouna). À partir de 1985, le décalage de la répartition de la surface urbaine entre les trois rives du lac de Bizerte se rendait relativement moins prégnant. On a dénombré 847 hectares à Bizerte, 305 hectares à Ferry Ville-Tindja dont 249 hectares à Ferry ville et 153 hectares pour l'est dont 117 hectares à Menzel Jemil. De 1985 jusqu'en 2015, la consommation d'espace a pris toute son ampleur autour du lac de Bizerte, en fait, la surface urbaine bâtie a triplé suite à une généralisation de l'extension urbaine à l'ensemble des villes du lac de Bizerte. Dès lors, c'est la rive orientale qui s'étalait selon le taux le plus élevé, soit 6.14% pour Menzel Abderrahmen et 4.65% pour Menzel Jemil. Cette situation résulte des choix politiques qui ont stimulé l'étalement de Menzel Jemil par ses industries au détriment des terres agricoles, suite au changement de leurs usages.

La ville de Menzel Jemil, a enregistré le taux de croissance le plus élevé entre 1955 et 1985 soit 5.57%, grâce à sa situation géographique privilégiée au milieu de la région orientale de Bizerte, où se concentre le fait urbain et économique. Selon les coefficients positifs de corrélation entre les indices locaux de MORAN, la concentration de l'emploi industriel au sein de la région du sahel de Bizerte, y compris la rive orientale du lac de Bizerte, constitue des forces d'agglomération positives soit une association locale significative, de type Haut-Haut signifiant que Menzel Jemil est une délégation à valeur élevée entourée de délégations (les délégations du sahel de Bizerte) à valeurs élevées (Riahi B, 2019). Quant à Menzel Abderrahmen, c'est à travers sa vocation résidentielle et tertiaire (complexe universitaire (foyers pour étudiants et instituts supérieurs)) qu'elle croit spatialement puisqu'elle ne possède que 10 entreprises industrielles et une seule zone industrielle d'une superficie de 13 hectares. En fait, cette ville sert de relais pour la fonction universitaire de Bizerte privé des réserves foncières pour s'étaler. Pour la ville de Bizerte elle n'a enregistré qu'un taux de croissance de 2.65% en raison d'un processus concomitant de la hausse des prix foncières provoquée par la manque de réserves foncières et d'une péri-urbanisation concernant les périphéries rurales orientale du lac de Bizerte où se juxtaposent agriculture et industrie. Ailleurs, au sein des autres rives, la situation diffère en quelques sorte. Au sud-ouest, la surface bâtie de Tindja s'est accrue d'un taux de 5,59% contre seulement 3,72 % pour Menzel Bourguiba. D'après notre enquête de 2015, 17% des employés de l'industrie Menzélienne, l'équivalent de 1118, habitent Tindja et font la navette pendulaire quotidiennement. Ce phénomène résulte d'un processus spontané de "suburbanisation" vers Tindja, surtout depuis les années 1990, qui ne considère ni les limites communales ni administratives officielles. De ce fait, Tindja (commune et délégation) est estimée comme étant une banlieue ou un grand quartier à la portée immédiate, vue la mobilité quotidienne locale qui consacre les modes doux non motorisés (marche et vélo) à faible coût. En 2012, 61% (d'un total de 9800 emplois) des déplacements quotidiens de la main d'œuvre industrielle de Menzel Bourguiba s'accomplissent à vélo et marche à pied (Riahi B, 2013). Personnellement, étant Menzélienne, je n'ai jamais senti des limites entre les deux villes, même maintenant en tant que géographe, en fait, les limites communales et administratives ne se concrétisent que sur les cartes. Cette relation étroite entre les deux villes a été renforcé par la morphologie en tâche d'huile de leurs tâches urbaines unifiées entre les deux lacs: le lac de Bizerte à l'est et celui d'Ichkeul à l'ouest. En outre, au niveau de la rive nord et est, une tâche à gant, mêlant trois communes et quatre délégations qui se soudaient sans cesse. L'étendue de la

tâche urbaine de Bizerte jusqu'à l'Azib (au sud de Menzel Jemil) est de 3258 hectares et enregistre les taux de croissance de population et des investissements industriels les plus élevés depuis le milieu des années 1990. Quant aux relations intra-lac, elles sont moins importantes entre les deux rives du sud et du nord-est, la mobilité quotidienne intrinsèque se déroule essentiellement au sein de chaque rive. Les solutions de ce problème sont concrétisées à travers le Schéma Directeur d'Aménagement de l'agglomération urbaine de Bizerte-Menzel Bourguiba (2013). De multiples actions sont projetées pour harmoniser le fonctionnement des villes du lac de Bizerte et promouvoir un développement spatio-économique tout en pariant sur la durabilité environnementale. Si dessous, on a représenté, d'une part, l'occupation actuelle des villes du lac de Bizerte en identifiant la tâche urbaine totale bâtie et celle à vocation industrielle qui englobe les zones industrielles et une nébuleuse industrielle au sein des quartiers et tout au long des routes principales. D'autre part, on a cartographié le scénario futur d'occupation du sol urbain autour du lac de Bizerte.

Figure 6: Bilan et prévisions de l'occupation du sol urbain du lac de Bizerte



Source : CRDA Bizerte, 2014 ; Travail cartographique personnel via ARC VIEW, 2021

Une autoroute vers la capitale, une zone franche, un pôle de compétitivité, des zones industrielles... sont des projets déjà accomplis. Des réserves foncières, des extensions au niveau du chemin de fer qui longera le lac de Bizerte, une plateforme logistique, un pôle tertiaire, de nouveaux centres urbains sur les berges sud du lac de Bizerte entre Menzel Bourguiba et Menzel

Jemil..., sont les principales opérations projetées en faveur de la région du lac de Bizerte selon le rapport final du Schéma Directeur de l'Aménagement de l'Agglomération Urbaine de Bizerte-Menzel Bourguiba (2013). Ces projets viennent, pour combler les lacunes enregistrées au niveau du fonctionnement intra-lac et promouvoir une gouvernance en ce qui concerne la maîtrise du développement de l'espace urbain en réduisant son "gaspillage" et répondant ainsi aux besoins en réserves foncières.

2.2. Les rythmes de la croissance de la population et de la surface urbaine bâtie autour du lac de Bizerte entraînent un étalement urbain

L'évolution démo-spatiale des villes se manifeste par une croissance de leur population d'une part et par l'augmentation de leur superficie d'une autre part. En effet, le processus d'artificialisation du sol se traduit selon des rythmes engendrant des courbes bien différenciées. L'analyse de ce phénomène a bénéficié de plusieurs travaux qui traitent la même problématique mais selon différents indicateurs. En fait, étant donnée les multiples mutations morphologiques et fonctionnelles que connaissent les espaces urbains, le suivi de leurs évolutions spatiales ainsi que la résolution des problèmes qui y sont associés, n'a pas une norme universelle. Les rythmes des transformations des systèmes urbains varient selon le cadre socio-économique, politique et historique des pays, ce qui engendre des réalités urbaines totalement différenciées. À l'échelon des villes, le rythme de l'évolution démographique est à mettre en perspective avec celui de la tâche urbaine. Le processus d'étalement urbain ou d'expansion urbaine se traduit par une évolution de la tâche urbaine bâtie plus importante que celle de la population, dans une période bien déterminée. Impliquant une connotation négative, le terme "étalement urbain" est identifié en anglais par "urban sprawl" et en arabe par "zahf" ou par "tamaddod". Le phénomène de l'étalement urbain résulte d'un bouquet de facteurs dont particulièrement le processus concomitant de la baisse des coûts de transport, de la transition du système d'habitat du collectif à l'individuel et de l'évolution des structures de localisation des industries qui tendent à se regrouper dans de vastes sites aménagés selon des normes esthétiques et fonctionnelles (jardins, parkings, restaurants...). Ces éléments conduisent automatiquement à une surconsommation de l'espace qui se traduit généralement par un déficit foncier dont la solution est toujours au détriment des zones rurales et naturelles suite au changement de leurs usages. Dans ce contexte, le lac de Bizerte, enregistre depuis le milieu des années 1950 et jusqu'en 2015, une forte consommation de l'espace suite à une artificialisation du sol plus rapide que le taux de croissance de la population.

Figure 7: Taux de croissance démographique et spatial dans les villes du lac de Bizerte

1955-1985 ; 1985-2015

	Variation tâche bâtie 1955- 1985	Variation population 1955- 1985	Rapport population tâche bâtie 1955- 1985	Variation tâche bâtie 1985- 2015	Variation population 1985- 2015	Rapport population tâche bâtie 1985- 2015*

Bizerte	2.65	3.16	1.19	3.44	1.38	0.40
Menzel Bourguiba-Tindja	3.22	2.67	0.83	4.14	0.83	0.20
Menzel Jemil-Menzel Abderrahmen	4.42	2.97	0.67	5.07	1.79	0.35
Total	3.01	2.97	0.99	4.05	1.28	0.32

Source : Institut National de la Statistique, 2015 ; Travail cartographique personnel via ARC VIEW, 2015 et 2021, *Si la variation est supérieure à 1, nous avons une densification et si elle est inférieure à 1, nous avons un étalement.

La "dilatation" spatiale de la tâche urbaine autour du lac de Bizerte entre 1955 et 2015, a été largement plus rapide que la croissance de la population, de ce fait, les villes du lac de Bizerte ont dû faire face au processus d'étalement urbain. Néanmoins, la première période, marquée par l'indépendance, la politique économique défailante, la crise des années 1980, les taux de chômage spectaculaires et l'exode rurale vers les villes littorales, a enregistré une croissance spatiale témoignant d'une densification au niveau de l'agglomération de Bizerte-Menzel Bourguiba, particulièrement à Bizerte. En fait, Bizerte c'est la grande ville et le centre administratif et politique du gouvernorat de Bizerte, elle jouit d'une situation "meilleure" avec la variation supérieure de "1" qu'elle enregistre entre l'évolution de ses deux indicateurs (1.19%). La ville de Bizerte exerce une attractivité régionale surtout aux flux migratoires de la zone rurale occidentale du gouvernorat, essentiellement due à la variété de son tissu économique (tourisme, industrie et services). Par ailleurs, le décalage le plus important entre les deux rythmes est enregistré ultérieurement, entre 1985 et 2015, pour atteindre 2.77 %. Le résultat : un étalement urbain effectif sous forme d'une périurbanisation sur les terres agricoles périphérique, vu le rapport très faible entre la variation de la population et la variation de la tâche bâtie (0.32). En effet, c'est durant ces trois dernières décennies que l'espace urbain des rives du lac de Bizerte s'est développé au rythme de ses industries qui se déployaient en relation étroite avec l'ouverture du pays sur la mondialisation et l'attraction des investissements industriels étrangers. À Menzel Jemil-Menzel Abderrahmen et à Menzel Bourguiba-Tindja, le taux de croissance a atteint respectivement 5.07% et 4.14%. En parallèle, le taux de croissance de la population s'est ralenti de presque 50%. En effet, la ville de Menzel Bourguiba, selon la loi rang taille de Zipf, est censée croître de 26% de plus que sa population de 2015, pour atteindre sa taille théorique correspondante à son rang en tant que deuxième ville régionale après la ville de Bizerte (Riahi B, 2018). Pour les villes de la rive orientale, elles sont moins consommatrices de l'espace que Menzel Bourguiba-Tindja, grâce à leur taux de croissance démographique le plus élevé au niveau du lac de Bizerte avec 1.79%, malgré qu'elles enregistrent le taux le plus élevé de la croissance de la tâche bâtie dont 46% sont artificialisés par l'industrie.

2.3. L'industrie contribue à l'étalement des villes du lac de Bizerte

L'aménagement de structures d'accueil pour industries et services connexes mené par les autorités tunisiennes dans des sites fonctionnels, accessibles et compétitifs, s'affiche comme le principal outil pour faire émerger des clusters littoraux et excéder ainsi la connotation "classique" du processus de concentration. Cette orientation représente les points d'appui primordial au développement de la frange métropolitaine littorale et ainsi à la compétitivité du pays dans le marché mondial essentiellement Méditerranéen. Dans ce cadre, entre 1995 et 2015, les trois rives du lac de Bizerte ont profité de zones industrielles parsemées sur toutes les villes du lac de Bizerte, d'une zone franche s'étalant sur deux villes, Bizerte et Menzel Bourguiba et d'un pôle de compétitivité à Menzel Jemil.

Suite à la promulgation de la loi 92-81 du 7 août 1992 pour l'établissement et l'administration des zones franches en Tunisie, le PAEB (ex-zone franche) été créé par le décret n°2051 du 04 octobre 1993, portant création de la Zone Franche de Bizerte.

Photo 1: Parc d'Activités Economiques de Bizerte, site Menzel Bourguiba



Cliché : Riahi B., 2021

Le PAEB couvre 81 hectares répartis sur deux villes et sur trois sites, un site de 30 hectares à Bizerte et deux sites de 21 (photo n°1) et de 30 hectares à Menzel Bourguiba. Ce dernier site est l'extension la plus récente du PAEB au détriment des terrains humides de la sebkha dans la zone méridionale de Menzel Bourguiba, juste au nord de l'unité sidérurgique qui s'étendait sur environ 40 hectares.

Dans le contexte d'une politique nationale visant le développement des technopôles pour renforcer l'innovation à travers la recherche, le développement, la formation et la création, le pôle de compétitivité de Menzel Jemil a été édifié sur les rives méridionales du canal de Bizerte. En vertu de la loi 37-2006 du 12 juin 2006 et d'un arrêté ministériel du 9 juin 2006, l'accréditation a été accordée à la société du pôle de compétitivité de Bizerte en tant qu'institution privée du pôle technologique des industries agroalimentaires de Bizerte, et le 24 novembre 2006, une convention a été signée entre la société du pôle de compétitivité de Bizerte et l'État pour aménager, mettre en œuvre et exploiter le pôle de compétitivité de Menzel Jemil.

Photo 2 : Pôle de compétitivité de Menzel Jemil



Cliché : Riahi B., 2020

Ce Technopôle s'étend sur 150 hectares dont 45 hectares pour une zone de production agroalimentaire se situant au nord de la ville de Menzel Jemil et 250 hectares au sud de Menzel Jemil, à l'Azib, à vocation multisectorielle.

Les rives du lac de Bizerte disposent de quatre zones industrielles d'une superficie totale de 64 hectares réparties sur quatre villes.

Photo 3: Zones industrielles dans la rive orientale du lac de Bizerte



Cliché : Riahi B., 2020

La plus grande zone industrielle appartient à Menzel Jemil, juste au nord de l'espace multisectoriel du pôle de compétitivité, s'étalant sur 24 hectares. Les autres zones de Menzel Bourguiba, Menzel Abderrahmen et Tindja ont une superficie respectivement de 15, 13 et 12 hectares. Ces différentes zones industrielles, qu'il s'agisse de celles appartenant à la zone franche, au pôle de compétitivité ou les zones industrielles "indépendantes" dans les quartiers ou longeant les principales routes des villes du lac de Bizerte, participent bien évidemment à l'extension de la tâche urbaine du lac de Bizerte. En effet, l'étalement urbain au dépens des zones rurales-agricoles est une conséquence inéluctable, invitant à repenser la politique publique

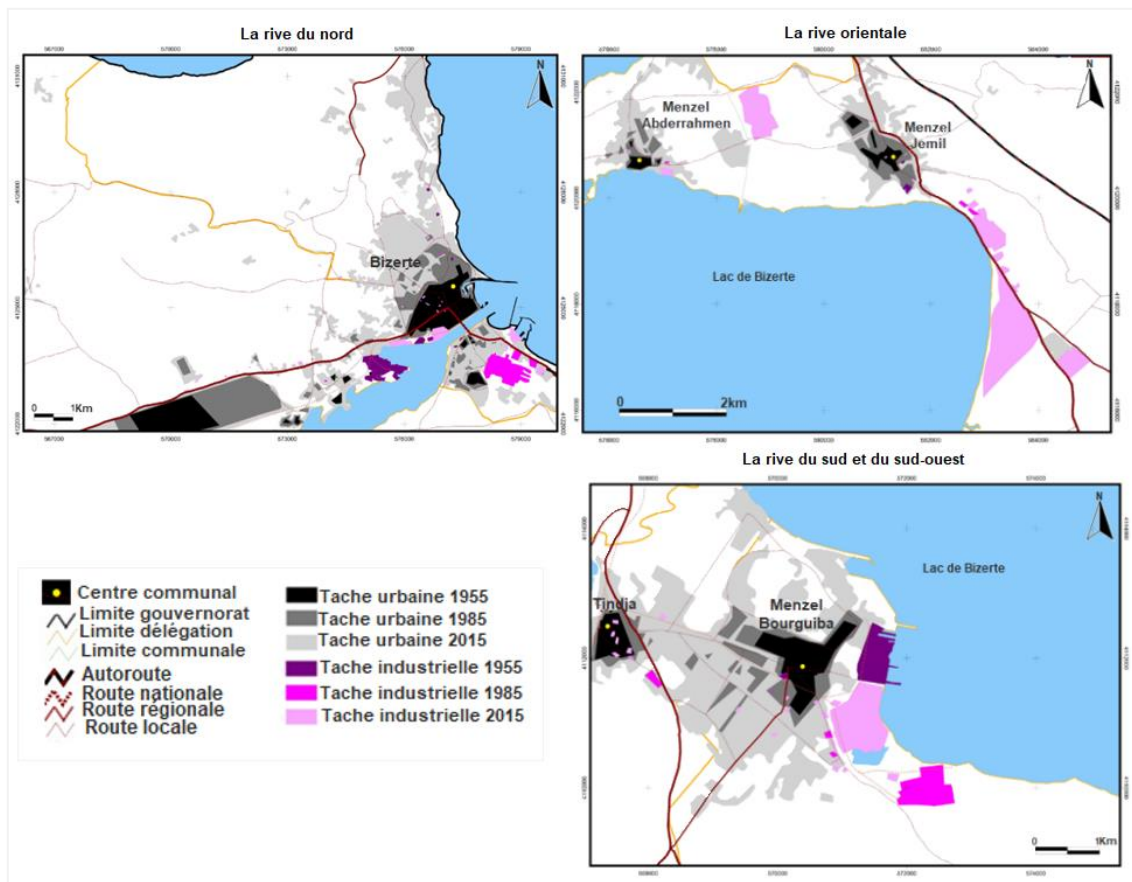
en ce qui concerne la maîtrise urbaine. Dans ce contexte, le Schéma Directeur d'Aménagement de l'Agglomération Urbaine Bizerte-Menzel Bourguiba (élaboré en 2013 par la direction générale de l'aménagement du territoire) recommande le maintien des équilibres environnementaux, vu les besoins fonciers d'habitat et du développement économique essentiellement industriel à court, à moyen et à long terme. "Il s'agira alors de limiter le développement urbain au détriment des zones agricoles et des espaces boisés " (Rapport final du Schéma Directeur d'Aménagement de l'Agglomération Urbaine du lac de Bizerte, 2013). D'ici 2027, selon ce document, le déficit foncier des villes de Bizerte et Menzel Bourguiba atteindra respectivement -456 hectares et -14 hectares. Pour autant, les réserves foncières de la rive orientale sont respectivement de 123 et 71 hectares à Menzel Abderrahmen et Menzel Jemil, ce qui peut expliquer le choix du site du pôle de compétitivité édifié au sud de cette dernière. La comparaison de la consommation d'espace entre les industries de chaque ville peut s'appréhender de manière quantitative et cartographique. Pour ce faire on a réalisé un tableau et trois cartes illustrant l'occupation du sol urbain entre artificialisation industrielle et "non industrielle" pour chaque rive du lac de Bizerte.

Figure 8: Évolution quantitative de l'occupation du sol urbain dans les rives du lac de Bizerte

	1955			1985		2015
	Tâche urbain e totale	Tâche industriell e	Tâche urbain e totale	Tâche industriell e	Tâche urbain e totale	Tâche industriell e
Bizerte	386	51	847	117	2584	149
Menzel Jemil	23	0.1	117	0.05	457	210
Menzel Abderrahmen	9	/	36	0.3	217	3
Menzel Bourguiba	98	41	249	81	745	105
Tindja	20	0.6	56	6	286	5
Total	536	93	1305	204	4289	472

Source : Travail cartographique personnel via ARC VIEW, 2015 et 2021

Figure 9 : Évolution cartographique de l'occupation du sol urbain dans les rives du lac de Bizerte 1955-2015



Source : Travail cartographique personnel via ARC VIEW, 2015 et 2021

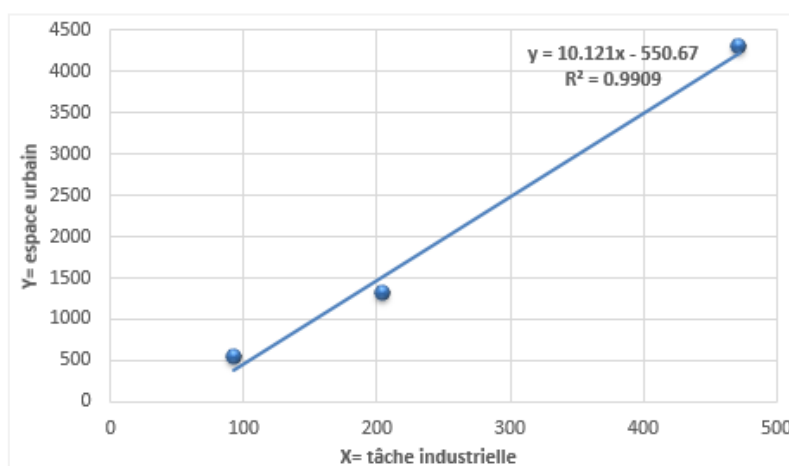
En 1955, l'industrie occupe 17% de l'espace urbain total, soit 93 hectares dont 99% se concentrent à Bizerte et Ferry Ville. La nouvelle ville, Ferry ville, se présente comme "la plus industrielle" (Dlala H, 1981), puisque 42% de sa tâche bâtie était consacrée à l'industrie contre 13% pour la ville de Bizerte. En fait, cette période a connu l'élaboration des Perspectives décennales de développement (1962-1971) qui préconisent la création de « pôles de développement » basés essentiellement sur les industries sidérurgiques et chimiques. Dans ce contexte, Bizerte et Menzel Bourguiba ont bénéficié respectivement de l'implantation de la société tunisienne des industries de raffinage (STIR) sur 57 hectares et la société tunisienne de sidérurgie (El Fouladh) sur 40 hectares. En effet, ces réalisations qui ont créé une atmosphère industrielles d'une part, et les avantages fiscaux de la nouvelle politique libérale d'une autre part, ont stimulé l'attractivité des deux villes aux investissements industriels privés. Jusqu'en 1985, la tâche industrielle du lac de Bizerte, dont 99% se concentre au nord et au sud-ouest, a doublé par rapport à celle de 1955. La rive orientale ne s'industrialise que plus tard, particulièrement, dès les années 1990.

En 2015, la tâche industrielle représente 472 hectares, dont 45% pour la rive orientale. En effet, en dépit du retard de l'industrialisation de cette rive par rapport au reste des villes du lac, elle a réussi à attirer 46 entreprises, jusqu'en 2015. Ces investissements se concentrent essentiellement dans la ville de Menzel Jemil, où l'industrie s'installe sur 46% de son espace

suite à une expansion spatiale "gourmande" au détriment des zones à vocation "non-urbaine" suite au changement de vocation de terrains à usage immédiat (extension d'une usine ou d'un complexe universitaire, zone industrielle...) ou de terrains conservés à moyen et long termes (Périmètres d'Interventions Foncières et Périmètres de Réserves Foncières). Les villes Bizertines, ont "gagné" 348 hectares au dépend des zones périphériques "non-urbaines", dont 223 hectares pour les villes du lac de Bizerte, consacrés à 55% à l'industrie.

Pour déceler l'existence d'une relation entre l'extension de la tâche industrielle et le développement de l'espace urbain du lac de Bizerte ainsi que mesurer son intensité, nous avons eu recours au coefficient de corrélation simple de Pearson. D'après la figure ci-dessous (figure 10), où la tâche industrielle est représentée en abscisse (X) et l'espace urbain en ordonnée (Y), la forme du nuage de points indique une relation positive linéaire entre les deux variables. En fait, d'après la formulation du coefficient de corrélation que nous avons utilisé plus la valeur du coefficient "r" (en valeur absolue) est proche de +1 ou de -1, plus la relation est forte, respectivement, linéaire positive ou linéaire négative, et si cette valeur est égale à 0, il n'existe pas de relation entre les deux variables étudiées.

Figure 10 : Tâche industrielle et espace urbain total du lac de Bizerte
1955-1985-2015



Source : Travail cartographique personnel via ARC VIEW, 2015 et 2021

Pour évaluer la significativité de la relation linéaire entre l'extension de la tâche industrielle et le développement de l'espace urbain du lac de Bizerte nous avons testé le niveau de significativité de la corrélation en se référant à la table du coefficient de corrélation de Bravais-Pearson. Pour que la corrélation soit significative à un seuil donné, il faut que "r" soit \geq à la valeur de la table de corrélation linéaire de Bravais Pearson. D'après nos résultats, "r" est égale à 0.9956. À un degré de liberté de 1 (selon le nombre d'observations n et de variables dépendantes v ($v = n - p - 1$)), la valeur "r" calculée est supérieure à la valeur théorique au seuil de 90%, pour un risque alpha de 0.10. De ce fait, la corrélation est significative au seuil de 90%. En fait, c'est à travers "R²" qui représente le coefficient de détermination, qu'on peut révéler l'intensité de la liaison entre X et Y, autrement dit, savoir dans quelle mesure X explique la variance de Y en pourcentage. De ce fait, la tâche industrielle est responsable de 99% de la variance de l'espace urbain total du lac de Bizerte au seuil de 90% et pour un risque alpha de 10%.

IV. Conclusion

Les villes du lac de Bizerte se présentent comme un prototype de l'organisation et de l'évolution du système urbain-industriel littoral de la Tunisie. Notre travail et particulièrement notre base de données numériques et graphiques portant sur la dynamique de la tâche urbaine et industrielle autour du lac de Bizerte en 1955, 1985 et 2015 nous a révélé plusieurs résultats. Les politiques d'aménagement urbain et de développement économique coloniales puis nationales ont donné une impulsion à la croissance urbaine-industrielle aux alentours du lac de Bizerte. Le rôle du colons Français est confirmé puisque toute une rive presque vide, celle du sud-ouest, fut urbanisée depuis la fin du XIX^{ème} siècle.

Néanmoins, le rôle de la politique nationale est primordial dans l'accélération de l'urbanisation aux alentours du lac de Bizerte. Depuis la décennie dirigiste des années 1960, les rives du lac de Bizerte étaient parmi les sites qui ont bénéficiés de la politique nationale "des pôles de développement".

Plus tard, particulièrement depuis le milieu des années 1990 suite à la promulgation de l'accord tunisien-européen, la Tunisie s'est orientée vers l'ouverture aux investissements industriels étrangers "mobiles" en s'appuyant sur les atouts de ses villes littorales orientales, dont les villes du lac de Bizerte. L'évolution de la tâche urbaine riveraine du lac de Bizerte en l'espace de 60 ans est le résultat d'une planification urbaine nationale sélective en faveur des sites accessibles et relativement plus efficaces du pays où se concentrent les équipements structurants, les services, l'emploi et la population. Les rythmes de la croissance de la population et de la surface urbaine bâtie autour du lac de Bizerte entraînent un étalement urbain. Ce processus est une extension urbaine "mal maîtrisée" au détriment des zones rurales. Sa cause principale étant de répondre aux nouveaux impératifs et enjeux au niveau de la planification industrielle émanant de l'intégration de la Tunisie au marché international. De vastes zones fut aménagés aux alentours du lac de Bizerte pour recevoir les investissements industriels essentiellement étrangers. La corrélation entre l'évolution de l'artificialisation par les industries et l'extension des villes du lac de Bizerte est positive, significative et forte. Au sein de la rive orientale la tâche occupée par l'industrie se rapproche de la moitié de la tâche urbaine totale et évolue au rythme le plus accéléré. Au niveau du lac de Bizerte, la surface déjà artificialisée et les réserves foncières qui vont recevoir les projets futurs, ne cessent d'évoluer, engendrant un étalement urbain actuel qui sera renforcé à l'instar des prévisions du schéma directeur de l'aménagement de l'agglomération urbaine Bizerte-Menzel Bourguiba.

Bibliographie

- Belhedi A., (2000), « La littoralisation et la mondialisation, l'état des lieux et les enjeux », RTG n° 130, p. 5-49.
- Ben Jalloul M., (1999), Bizerte: promotion foncière et immobilière et croissance de l'espace urbanisé, « université de Tunis », 439p.
- Ben Jalloul M., (2017), « L'aménagement du territoire national et les contraintes de la nouvelle gouvernance dans la Tunisie post-révolutionnaire », L'Année du Maghreb, pp 31-52.

Bonniard A., (1925), Bizerte et sa région, « Annales de Géographie », Volume 34, Numéro 188 pp, 133-145.

El Briga C. et Dlala H., (1991), Bizerte, « Encyclopédie berbère », 10p.

Direction générale de l'Aménagement de Territoire, (2013), « Schéma Directeur d'Aménagement de l'Agglomération Urbaine du lac de Bizerte, Rapport final », 43p.

Diolard E., (1906), La Tunisie Du Nord, « Published by Forgotten Books », 416p.

Dlala H., (1981), L'économie industrielle dans les villes ports du Nord-est tunisien (Tunis, Bizerte, Menzel Bourguiba, « Tunis, P.U.T. », 365p.

Dlala H., (2010), « Logique d'interface et mondialisation : leviers de la « métropolité émergente » de Tunis » in DLALA H. (dir.), Mondialisation et changement urbain, CPU, Tunis, p7-39.

Institut National de la Statistique, (2015), « Recensement général de la population et de l'emploi de 2014 », 188p.

Ministère de l'industrie, de l'énergie et des petites et moyennes entreprises, (2008), « Accompagnement à l'élaboration de la stratégie industrielle à l'horizon 2016 », 143p.

Riahi B., (2013), le bassin d'emploi industriel de Menzel Bourguiba (en arabe), mémoire de master, Faculté des sciences humaines et sociales de Tunis, 133p.

Riahi B., (2018), l'impact de l'industrie sur les dynamiques spatiales, économique sociales des villes du lac de Bizerte (en arabe), thèse de doctorat, Faculté des sciences humaines et sociales de Tunis, 133p.

Riahi B., (2019), « l'influence du site de la ville moyenne sur son fonctionnement, exemple : Menzel Jemil et Mateur du gouvernorat de Bizerte (en arabe) », in Fazai S (dir), la ville moyenne, quel rôle dans le contexte de la métropolisation, Centre de Publication Universitaire, pp:201-219.

Violard E. (1906), « La Tunisie Du Nord: Les controles Civils DE Souk –El-Arbaa, Béja, Tunis, Bizerte et Grombalia », Published by Forgotten Books, 416p.

LISTE DES ABREVIATIONS

UE : Union Européenne ;INS : Institut national de statistique ; CRDA : Commissariat Régional au Développement Agricole ;SDATN: Schéma Directeur d'Aménagement du Territoire National