

# الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة الاغواط



كلية الهندسة المدنية و الهندسة المعمارية  
قسم الهندسة المعمارية

مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر في الهندسة المعمارية  
تخصص هندسة معمارية وعمليات عمرانية

تصميم مشروع حضري مستدام ومدعم للطريق الاجتبابي لمدينة عين وسارة

تحت اشراف:

الاستاذ صفرائي خليفة

من اعداد:

عزوزي خديجة

أعضاء لجنة المناقشة :

رئيس	أم أ	ساسبي محمد
ممتحن اول	أم ب	بن عرفة كمال
ممتحن ثاني	أم أ	كرامي فيصل
مقرر	أم أ	صفرائي خليفة

السنة الجامعية: 2019/2018

## شكر و عرفان

قال الله تعالى :

"ربي أوزعني أن أشكر نعمتك التي أنعمت علي و علي والدي و أن أعمل صالحا ترضاه و

أدخلني برحمتك في عبادك الصالحين"

الحمد والشكر لله الذي وفقني لإتمام هذا العمل.

في البداية أود أن أعرب عن امتناني لأستاذي المحترم صفراني خليفة ، الذي كان نعم المشرف على العمل ، ولم يبخل علي بملاحظاته واقتراحاته لإنجاح هذه المذكرة ، فله من الله حسن الأجر وجزيل الثواب وله مني صالح الدعاء.

كما أتوجه بالشكر الجزيل إلى أساتذة لجنة المناقشة الأفاضل، الذين تكرموا علي بالاطلاع على هذه المذكرة وتقويمها.

بدون أن أنسى جميع الأساتذة والموظفين والإداريين في قسم الهندسة المعمارية في جامعة عمار تليجي بالأغواط و كل من قدم لي المعلومات والنصيحة والدعم المعنوي في إعداد المذكرة سواء من قريب أو من بعيد.

# إهداء

## بسم الله الرحمن الرحيم

### أهدي هذا العمل:

إلى ملاكي في الحياة إلى معنى الحب و الحنان إلى بسمة الحياة و سر الوجود إلى من علمتني معنى

الكفاح إلى من كان دعائها سر نجاحي إلى أغلى الحبايب أُمي الحبيبة .

إلى من عمل بكد في سبيلي و أوصلني إلى ما أنا عليه أبي الكريم أدامك الله لي و عفاك.

و إلى كل عائلتي الكريمة و اخي العزيز .

إلى أخواتي اللواتي لم تلهن أُمي إلى من تحلو بالإخاء و تميزوا بالوفاء و العطاء إلى ينابيع

الصدق الصافي إلى من معهم سعدت ، و برفقتهم في دروب الحلوة و الحزينة سرت إلى من

كانوا معي على طريق النجاح و الخير إلى من عرفت كيف أجدهم و علموني أن لا أضيعهم

نور الهدى ، اسماء ، ام كلثوم ، فتيحة ، ليلي.

إلى كل زميلاتي و زملائي في قسم الهندسة المعمارية

إلى من وسعتهم ذاكرتي و لم تسعهم مذكرتي.

## الملخص:

تعرف الدول التي في طريق النمو تطورا سريعا خاصة على مستوى البنى التحتية والتي تمثل شرايين الانشطة والتبادلات التجارية، فهي تعتبر أساس تطور المدن وتوسعها، اذ تقوي الاقتصاد المحلي، كما تساهم في الارتقاء بالمستوى المعيشي للسكان.

الهدف من الطروحة هو تصميم مشروع حضري مدعم للطريق الاجتبابي في إطار التنمية المستدامة، من شأنه دفع العجلة الاقتصادية وتحسين المستوى المعيشي. إذ تم اختيار مدينة عين وسارة لما لها من موقع استراتيجي اذ تمثل همزة وصل بين الشمال والجنوب الجزائري. وتم اختيار موقع المشروع في الجهة الغربية للمدينة والذي يعتبر توسعة للمدينة وقريب من الشبكة الطرقية. كما تم دمج نظم ايكولوجية مستدامة كالنتقل المستدام الذي يعتبر عنصر أساسي في تصميم الاحياء البيئية، كما له مزايا اقتصادية، وبيئية، التي تسمح لنا بتلبية احتياجات الحاضر والمستقبل بمواصفات تتلاءم مع التنمية المستدامة.

**الكلمات المفتاحية:** المشروع الحضري، التنمية المستدامة، مدينة عين وسارة، الطريق الاجتبابي، التنقل المستدام.

## **Résumé:**

Les pays en voie de croissance se développent rapidement, notamment au niveau des infrastructures, artères d'activités et d'échanges commerciaux, bases du développement et de l'expansion des villes, renforçant l'économie locale et contribuant à l'amélioration du cadre de vie de la population.

L'objectif de ce mémoire est de concevoir un projet urbain soutenu par la route d'évitement dans le cadre du développement durable, qui pousse la roue de l'économie et améliore le cadre de vie. La ville d'Ain oussera a été choisie en raison de son emplacement stratégique en tant que lien entre le nord et le sud de l'Algérie. L'emplacement du projet a été choisi dans la partie ouest de la ville, qui est un agrandissement de la ville et à proximité du réseau routier. Des écosystèmes durables, tels que les transports durables, qui sont un élément clé de la conception des habitats écologiques et présentent des avantages économiques et environnementaux, ont été intégrés pour nous permettre de répondre aux besoins actuels et futurs en matière de développement durable.

**Mots-clés:** Projet urbain, développement durable, ville d'Ain oussera ,voie d'évitement , mobilité durable.

## فهرس المحتويات :

الصفحة	العنوان
-	شكر و عرفان.....
-	اهداء.....
-	ملخص.....
-	ملخص الفرنسية.....
-	فهرس المحتويات.....
-	فهرس الاشكال.....
-	فهرس الجداول.....
<b>الفصل التمهيدي</b>	
2	مقدمة.....
3	1-سبب اختيار الموضوع.....
3	2-دوافع اخيار المدينة.....
4	3-الاشكالية العامة.....
4	4-الاشكالية الخاصة.....
5	5- الفرضيات.....
5	6-الأهداف.....
6	7-هيكلة المذكرة.....
<b>الفصل الأول (المقاربة النظرية)</b>	
-	الباب الأول : تحديد المفاهيم الاولية.....
8	I-1- مفاهيم اولية عامة.....
8	I-1-1- مفهوم المشروع الحضري.....
8	I-2-1- مفهوم التنمية الحضرية.....
8	I-3-1- مفهوم التنمية الاقتصادية.....
8	I-4-1- مفهوم التنمية المستدامة.....
9	I-1-4-1- أهداف التنمية المستدامة.....
-	الباب الثاني : تأثير شبكة الطرق على العجلة الحضرية و الاقتصادية للمدن.....
10	I-5-2- المقاصد الايجابية للطرق على العجلة الحضرية و الاقتصادية للمدن.....
10	I-1-5-2- الفوائد الاقتصادية.....

10	I-2-5-2- الفوائد الاجتماعية .....
11	I-2-6- التأثيرات السلبية للطرق على العجلة الحضرية و الاقتصادية للمدن .....
11	I-1-6-2- تلوث البيئة .....
11	I-2-6-2- الضوضاء .....
11	I-7-2- المشاريع البديلة للطرق في الاوساط الحضرية .....
12	الباب الثالث : الطرق الاجتنابية كاستراتيجية للحد من الاثار السلبية على المدن
12	I-3-8- الطريق الاجتنابي .....
12	I-3-8-1- تعريف الطريق الاجتنابي .....
12	I-3-8-2- المقاصد الايجابية للطرق الاجتنابية على العجلة الحضرية و الاقتصادية للمدن .....
12	I-3-8-3- التأثيرات السلبية للطرق الاجتنابية على العجلة الحضرية و الاقتصادية للمدن .....
12	I-9-3- مثال للطريق الاجتنابي في الجزائر .....
12	I-1-9-3- الطريق الاجتنابي لمدينة سيدي عيسى .....
12	I-2-9-3- النص التشريعي للطريق الاجتنابي لمدينة سيدي عيسى .....
13	الباب الرابع : أهمية المشاريع الحضرية في دعم الطرق الاجتنابية .....
13	I-10-3- دراسة الأمثلة .....
13	I-1-10-3- المثال الاول: مدينة بدر المصرية .....
18	I-2-10-3- المثال الثاني: مدينة ستيفنج ببريطانيا .....
24	I-3-10-3- المثال الثالث: حي الاعمال الدفاع في باريس .....
29	خلاصة الفصل الأول .....
<b>الفصل الثاني الدراسة العمرانية</b>	
31	الباب الاول : الدراسة العمرانية لمدينة عين وسارة .....
31	II-1- تحليل الوضع الراهن و الطريقة المقترحة للتحليل .....
31	II-1-1- الموقع العام لمدينة عين وسارة .....
33	II-2-1- الموقع الإداري .....
33	II-3-1- العوامل المناخية .....
33	II-4-1- مراحل التطور العمراني لمدينة عين وسارة .....
33	II-4-1-1- مرحلة ما قبل 1954 .....
33	II-4-1-2- مرحلة من 1962 – 1976 .....

33	1-II-4-2- من 1976 إلى وقتنا الحالي.....
34	1-II-5- البنية الاقتصادية.....
34	1-II-5-1- النشاط الفلاحي.....
34	1-II-5-2- النشاط الصناعي.....
34	1-II-5-2-1- منطقة النشاطات الصناعية.....
35	1-II-6- الخدمات.....
35	1-II-6-1- النشاط التجاري.....
35	1-II-6-2- النشاط السياحي.....
35	1-II-7- شبكة الطرق.....
35	1-II-7-1- الطريق الوطني رقم 01.....
35	1-II-7-2- الطريق الوطني رقم 85.....
36	1-II-7-3- الطرق الثانوية.....
36	1-II-7-4- الطرق الثالثية.....
36	1-II-7-5- الطريق الاجتبابي لمدينة عين وسارة.....
37	الباب الثاني: تحليل مدينة عين وسارة بواسطة التحليل الرباعي SWOT.....
37	II-2-8- تعريف منهجية التحليل الرباعي (SWOT).....
38	II-2-9- استخدام SWOT.....
38	II-2-10- أهمية التحليل SWOT.....
39	II-2-11- تحليل مدينة عين وسارة بواسطة التحليل الرباعي: swot.....
42	الباب الثالث: دراسة موقع المشروع.....
42	II-3-1- تقديم اجمالي لموقع المشروع.....
42	II-3-1-1- موقع المشروع بالنسبة للمدينة.....
43	II-3-1-2- سبب اختيار الموقع.....
44	II-3-1-3- المحاور الرئيسية و حدود الموقع.....
44	خاتمة الفصل الثاني.....
<b>الفصل الثالث: البرمجة و التصميم</b>	
46	الباب الاول : برمجة المشروع.....
46	مقدمة.....
46	III-1- البرمجة.....
46	III-1-1- تعريف بالبرنامج.....

46	.....III-1-2-المبادئ المعتمدة في البرمجة
46	.....III-1-2-1-برمجة المناطق المتجانسة
46	.....III-1-2-2-مبدأ برمجة المرافق و التجهيزات
47	.....III-1-3-برنامج المشروع
48	.....الباب الثاني : تصميم المشروع
48	.....III-2-تصميم المشروع
48	.....III-1-2-الفكرة الاولية
61	.....III-2-2-دمج مبادئ الاستدامة في المشروع
61	.....III-1-2-2-التسيير العقلاني للأراضي
62	.....III-2-2-2-تسيير النقل
63	.....III-3-2-2-تسيير النفايات
64	.....III-4-2-2-تسيير المخاطر
67	.....III-5-2-2-الفضاءات العامة
69	.....III-7-2-2-مساحات خضراء
<b>الفصل الرابع :تسيير النقل</b>	
-	.....الجزء التمهيدي
83	.....المقدمة
83	.....IV-1-1-المشكلة العامة
83	.....IV-2-1-الأهداف
84	.....الجزء النظري
84	.....IV-1-2-تعريف التنقل الحضري
84	.....IV-2-2-تصنيف التنقل الحضري
84	.....IV-3-2-مشاكل النقل الحضري
85	.....IV-4-2-تعريف التنقل المستدام
85	.....IV-1-4-2-المبادئ الأساسية للتنقل المستدام
86	.....IV-2-4-2-متطلبات التنقل المستدام
87	.....IV-3-4-2-وسائل التنقل المستدام و الايكولوجي
88	.....IV-4-4-2-انواع التنقل الأيكولوجي المطبق في المشروع (ركوب الدراجات مجانا الخدمة الذاتية كحل مستدام والتشجيع على المشي والنقل المشترك الحافلة الكهربائية).....

89	..... وسائل النقل الجماعية المطبقة في الحي. 1-4-4-2-I
90	..... وسائل التنقل الهادئ 2-4-4-2- IV
-	..... الجزء التطبيقي.
92	..... مواقف السيارات 1-3- IV
94	..... على مستوى التنقل المشترك 2-3- IV
94	..... الحافلة 1-2-3- IV
94	..... محطة الحافلة 1-1-2-3- IV
94	..... على المستوى التنقل الفردي (التنقل الهادئ) 3-3- IV
94	..... التنقل بالدراجة الهوائية 1-3-3- IV
94	..... محطة الدراجات 1-1-3-3- IV
94	..... المشي 2-3-3- IV
95	..... الخاتمة
98	..... الخاتمة عامة

❖ فهرس الأشكال

الرقم	عنوان الشكل	رقم الصفحة
01	01.I صورة لمدخل مدينة بدر	13
02	02.I يوضح موقع مدينة بدر	13
03	03.I يوضح مخطط الكتلة لمدينة بدر	14
04	04.I يوضح للسكن في مدينة بدر	15
05	05.I يوضح احد الانشطة الصناعية في مدينة بدر	15
06	06.I يوضح صورة d3 لاحد الاسواق لمدينة بدر	16
07	07.I يوضح الفضاءات الخضراء في مدينة بدر	16
08	08.I يوضح المخطط الاول للندن الكبرى	19
09	09.I يوضح مدينة ستيفنج بالنسبة لمدينة لندن	20
10	10.I يوضح المخطط العام لمدينة ستيفنج	21
11	11.I يوضح صور لاحد المنازل في مدينة ستيفنج	21
12	12.I يوضح صورة لاحد الفنادق في مدينة ستيفنج	22
13	13.I يوضح صورة توزيع الفضاءات العامة في مدينة ستيفنج	22
14	14.I يوضح موقع الحي بالنسبة لفرنسا	24
15	15.I يوضح موقع الحي بالنسبة لباريس	24
16	16.I يوضح صورة تمثال الدفاع في باريس.	24
17	17.I يوضح مخطط الكتلة لحي الدفاع.	25
18	18.I يوضح مقطع طولي لحي الدفاع	26
19	19.I يوضح حركة الراجلين داخل الحي.	26
20	20.I يوضح صورة للبلاطة حي الدفاع	28
21	21.I يوضح صورة فضاء عام في حي الدفاع.	28
22	22.I يوضح النهج الدائري لحي الدفاع.	28
32	23.II: يوضح حدود مدينة بلدية عين وسارة	32
37	24. II يوضح مكونات طريقة تحليل SWOT	37
42	25. II يوضح موقع المشروع	42
42	26. II يوضح تقاطع الطريقين	42
42	27. II يوضح الطريق الاجتبابي	42
42	28. II يوضح الطريق الوطني ب40	42
43	29. II يوضح موقع المشروع بالنسبة لمدينة عين وسارة	43
44	30. II يوضح حدود موقع المشروع	44
44	31. II صورة لمركز اعادة التربية	44

44	32. II صورة للسكنات الجماعية	31
48	33. III يوضح حدود موقع المشروع	32
49	34. III يوضح الطريق الميكانيكي المحيط بالمشروع	33
50	35. III يوضح وضعية الطريق الاجتيابي بالنسبة لموقع المشروع	34
51	36. III يوضح فصل الموقع	35
52	37. III يوضح المحاور المهيكلية للمشروع	36
53	38. III يوضح مركز المشروع	37
54	39. III يوضح الشبكة الاشعاعية للمشروع	38
55	40. III يوضح تموضع الوحدات التجارية	39
56	41. III يوضح تموضع الوحدات السكنية	40
57	42. III يوضح تموضع الوحدات التعليمية	41
58	43. III يوضح تموضع الوحدات الترفيهية و السياحية	42
59	44. III يوضح تموضع الوحدات الصناعية	43
60	45. III يوضح المسطحات الخضراء	44
61	46.III:تسيير المخاطر	45
62	47.III:تسيير التنقل باستعمال الدراجات الهوائية	46
62	48.III:تسيير التنقل باستعمال الحافلات	47
62	49.III:موقف السيارات متعدد الطوابق في المشروع	48
62	50.III:موقف السيارات متعدد الطوابق في المشروع	49
63	51.III:صورة لوحدة خزانات القمامة الثلاثية لفصل و تجميع المخلفات الصلبة	50
63	52.III:صورة لسيارة القمامة المزودة بالمكبس	51
64	53.III:تسيير المخاطر في المشروع	52
65	54.III: صورة 3D تبين الحزام الاخضر في المشروع	53
65	55.III: صورة 3D تبين الحزام الاخضر في المشروع	54
66	56.III: صورة 3D تبين الحزام الاخضر في المشروع	55
66	57.III: صورة 3D تبين الحزام الاخضر في المشروع	56
67	58.III: صورة 3D تبين الفضاءات العامة	57
67	59.III: صورة 3D تبين الفضاءات العامة	58
68	60.III: صورة 3D تبين الفضاءات العامة	59
68	61.III: صورة 3D تبين الفضاءات العامة	60
69	62.III: صورة 3D تبين مسطحات خضراء	61
70	63.III: صورة 3D تبين مسطحات خضراء	62
71	64.III: صورة 3D تبين المسطحات الخضراء	63
72	65.III: صورة 3D تبين مركز المشروع	64
72	66.III: صورة 3D تبين مركز المشروع	65
73	67.III: صورة 3D تبين مركز المشروع	66
74	68.III: صورة 3D تبين القطاع الحضري	67
74	69.III: صورة 3D تبين القطاع الحضري	68
75	70.III: صورة 3D تبين القطاع الحضري	69

76	71.III: صورة 3D الوحدات التجارية	70
76	72.III: صورة 3D تبيين الوحدات التجارية	71
77	73.III: صورة 3D تبيين مركز تجاري	72
77	74.III: صورة 3D تبيين مركز تجاري	73
78	75.III: صورة 3D تبيين وحدات صناعية	74
78	76.III: صورة 3D تبيين وحدات صناعية	75
79	77.III: صورة 3D للمشروع	76
79	78.III: صورة 3D للمشروع	77
80	79.III: مخطط التهيئة	78
81	80.III: منظر علوي للمشروع	79
84	81.III: يوضح مشاكل النقل	80
85	82.IV: مبادئ النقل المستدام	81
86	83.IV: متطلبات النقل المستدام	82
87	84.IV: وسائل التنقل المستدام	83
88	85.IV: انواع النقل المطبقة في المشروع	84
89	86.IV: يوضح التنقل بالحافلات	85
90	87.IV: يوضح التنقل السلس	86
91	88.IV: يوضح التنقل مشيا	87
93	89.IV: مواقف السيارات	88
	90.IV: مخطط التنقل في المشروع	90

### ❖ فهرس الجداول

رقم الصفحة	محتوى الجدول	الرقم
17	1-I: برنامج مدينة بدر	1
26	2-I: برنامج حي الدفاع.	2
38	3-II: يوضح الاستراتيجيات المستعملة في طريقة التحليل الرباعي SWOT	3
47	1-III: برنامج المشروع	4

## الفصل التمهيدي :

✓ مقدمة

✓ سبب إختيار الموضوع

✓ دوافع اختيار المدينة

✓ الاشكالية العامة

✓ الاشكالية الخاصة

✓ الفرضيات

✓ الاهداف

✓ هيكلية المذكرة



### 1-سبب إختيار الموضوع:

بسبب ما شهدته الجزائر في السنوات القليلة الماضية من تطور الطرق وتأثيرها على البيئة , و ما اتخذ من تدابير في قطاع الاشغال العمومية خصوصا المنشآت المتمثلة في الجسور و الانفاق والطرق الاجتنبية و ما ترتب عنها في الوتيرة الحضرية للمدن خاصة على مستوى الاقتصادي. و قد اقتصرت جل الابحاث على المجال الحضري للمدن دون مراعاة تأثير هياكل الطرقات عليها و من هنا يكتسي هذا الموضوع اهمية بالغة من حيث العلاقة المتبادلة بين شبكة الطرقات و الشبكة الحضرية للمدن .

### 2- دوافع اختيار المدينة

تم اختيار مدينة عين وسارة لإنشاء هذا المشروع باعتبارها مدينة استراتيجية (موقعها الاستراتيجي), و همزة وصل بين الشمال و الجنوب وملتقى الطرق الرابط بين الشرق والغرب و امتلاكها لمواصفات مميزة في جلب الاستثمار في عدة مجالات , كالتجارة و الصناعة و الفلاحة , و ذلك بهدف تحسين الاقتصاد المحلي و حل مشاكل البطالة التي تعاني منها المدينة من خلال مجموعة من المشاريع و من ضمن المشاريع التي اكتست اهمية بالغة على المستوى الاقليمي نجد مشروع الطريق الاجتنبية لمدينة عين وسارة . لكن بالمقابل يلاحظ افتقار هذا المشروع الحيوي الى برامج داعمة من شأنها ان تساهم في دفع العجلة الحضرية للمدينة و للمنطقة بصفة عامة .

في هذا الاطار ارتأينا اختيار انشاء مشروع حضري مستدام مدعم للطريق الاجتنبية لمدينة عين وسارة و الذي من شأنه ان يشكل قطبا للاستثمارات و يدفع بعجلة التنمية المحلية للمدينة و يساهم في نموها الاقتصادي الحضري و البيئي.

### 3- الاشكالية العامة :

تعتبر شبكة النقل احد اهم المقومات التي تبني عليها الدولة دعائمها و ركائزها , من اجل الوصول الى مستوى راق و متحضر و الحفاظ على السيطرة و الريادة , فهي تعتبر احد المعايير والمؤشرات الدالة على مستوى التنمية لربطها بين مختلف المناطق , حيث تتنوع انماط النقل و تختلف حسب الغاية و الغرض من انشائها , فبالإضافة الى النقل الجوي والبحري و النقل بالسكك الحديدية يأتي نمط اخر لا يقل اهمية عن هاته الانماط و المتمثل في النقل البري عبر الطرقات .

و يكتسي هذا الاخير اهمية بالغة خاصة على المستوى المحلي وذلك من خلال الحركية الحضرية و الاقتصادية .

مقابل هذه الميزات يمكن ان تمثل مشاريع الطرقات و السكك الحديدية بعض السلبيات على الجانب الاقتصادي او الحضري للمدن وتدهور الجانب البيئي . و من هنا وجب التساؤل :

**ما مدى تأثير الطرق على العجلة الحضرية و الاقتصادية للمدن ؟ و ما هي المشاريع البديلة لها ؟**

### 4- الاشكالية الخاصة :

تعتبر الجزائر احدي الدول السائرة في طريق النمو , فهي تسعى جاهدة للحاق بالدول المتقدمة بوتيرة متسارعة بالاعتماد على التخطيط بعيد المدى وبتسخير مختلف الخبرات و الكفاءات المحلية و الاجنبية لإنجاز مشاريع تنموية كبيرة منها شبكات الطرق و تطويرها لمواكبة التغيرات الاقتصادية و الحضرية و الحد من الاكتظاظ و التلوث داخل المدن , و من بين هذه المشاريع الطريق الاجتيابي لمدينة عين وسارة .

يعد هذا الطريق مشروعا تنمويا هاما لدفع عجلة العمران و الاقتصاد للمدينة و المدن المجاورة لها من خلال ربط شبكة الطرق و التخفيف من حركة السير داخل المدينة بما يضمن وسط حضري صحي , لكن بالمقابل يلاحظ ان انعدام المرافق الاقتصادية المدعمة لهذا المشروع جعل مدينة عين وسارة تنفصل عن الشبكة الاقليمية التي كانت مكونا اساسيا لها . من هنا وجب التساؤل :

**كيف يمكن ربط الطريق الاجتيابي بمدينة عين وسارة من خلال مشروع حضري مستدام يضمن ارتباط المدينة بشبكة الطرق و يدعم الحركة الاقتصادية لإقليم ولاية الجلفة بصفة عامة ؟**

### 5-الفرضيات

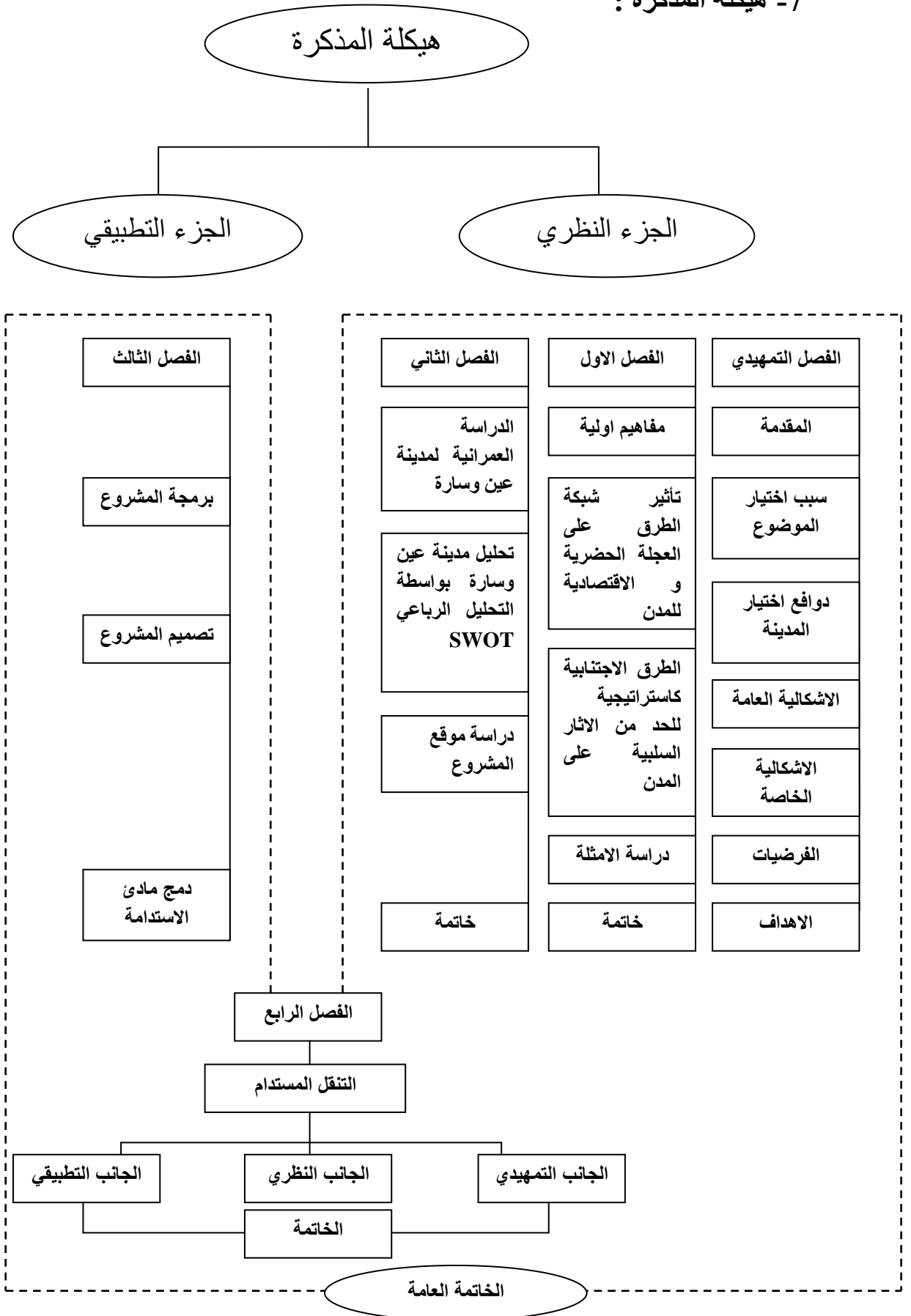
من أجل تحديد هذه المشاكل توصلنا إلى عدة فرضيات و المتمثلة في :

- ✓ تصميم مشروع حضري مدعم للطريق الاجتتابي يقوم على خطة عمل تأخذ بعين الاعتبار جميع ابعاد التنمية المستدامة ( البعد الاجتماعي و الاقتصادي و البيئي ).
- ✓ تدعيم النشاط الاقتصادي بإنشاء قطب صناعي من شأنه التقليل من نسبة البطالة التي تعاني مدينة عين وسارة .
- ✓ الحفاظ على خصوصية الطريق الاجتتابي والحد من التوسع العمراني في الجهة الغربية للمدينة باستحداث وحدات صناعية صديقة للبيئة .
- ✓ اعطاء واجهة حضرية للطريق الاجتتابي بإنشاء مشروع حضري في اطار التنمية المستدامة .

### 6-الاهداف

ارتأينا من خلال تنظيم هذه المذكرة الى تحقيق مجموعة من الاهداف و المتمثلة في :

- 1- تصميم مشروع حضري مدعم للطريق الاجتتابي لمدينة عين وسارة من شأنه القضاء و التخفيف من مشكل البطالة التي تعاني منها المدينة.
- 2- ضمان الاستمرارية الحضرية بين المدينة و التوسع من خلال ربط المشروع بالمدينة.
- 3- ادماج مبادئ التنمية المستدامة في مشروع التهيئة .



# الفصل الأول :المقاربة النظرية

✓الباب الأول : تحديد المفاهيم الاولية

✓الباب الثاني : تأثير شبكة الطرق على العجلة الحضرية و

الاقتصادية للمدن

✓الباب الثالث : الطرق الاجتنابية كاستراتيجية للحد من الاثار

السلبية على المدن

✓الباب الرابع :أهمية المشاريع الحضرية في دعم الطرق

الاجتنابية.

## الباب الأول : تحديد المفاهيم الاولية

### I-1- مفاهيم اولية عامة :

تصادف مدنا في الوقت الحالي مشاكل وتحديات بيئية مختلفة تستلزم ايجاد حلول تساهم في القضاء عليها، من خلال هذا الفصل سنحاول أن نتعرف على بعض المفاهيم المفتاحية و الرئيسية التي لديها علاقة مباشرة مع موضوع البحث، و التي تتعلق بتصميم مشروع حضري محرك للتنمية الحضرية الاقتصادية مع الحفاظ على البيئة (مشروع حضري مستدام ومدعم للطريق الاجتبابي لمدينة عين وسارة).

#### I-1-1- مفهوم المشروع الحضري :

عرف بعض المختصين المشروع الحضري على "هو مفهوم أخذ جزء كبيرا في السنوات الأخيرة، ويعتبر المتحكم في العمليات التي تدمج المدينة مع المتطلبات الاجتماعية ويلعب دورا هاما في التطور الاقتصادي والاجتماعي، وهو أيضا عبارة عن مشروع معماري وحضري يعطي شكلا للمدينة في مواجهة الرهانات الاقتصادية الاجتماعية الحضرية والإقليمية"<sup>1</sup>

#### I-2-1- مفهوم التنمية الحضرية :

يعرف حسين عبد الحميد رشوان التنمية الحضرية "أنها عملية نشأة المجتمعات الحضرية ونموها وتطوير المجتمعات الريفية إلى حضرية"<sup>2</sup> .  
كما تعرف التنمية الحضرية على انها "مجموعة من العمليات التي تسعى إلى إحداث التغيير في بنية المدينة عبر تأهيلها وتوفير كل الخدمات الأساسية والبنى التحتية التي تحتاجها مما يساعد على التخفيف من حدة مشاكلها و اختلالاتها المتعددة"<sup>3</sup> .

#### I-3-1- مفهوم التنمية الاقتصادية:

تعرف التنمية الاقتصادية بأنها: "تقدم للمجتمع عن طريق استنباط أساليب إنتاجية جديدة أفضل ورفع مستويات الإنتاج، من خلال إنماء المهارات والطاقات البشرية وخلق تنظيمات أفضل"<sup>4</sup> ، "وهي العملية التي من خلالها نحاول زيادة متوسط نصيب الفرد من إجمال الناتج القومي خلال فترة زمنية محددة وذلك من خلال رفع متوسط إنتاجية الفرد واستخدام الموارد المتاحة لزيادة الإنتاج خلال تلك الفترة"<sup>5</sup> .

#### I-4-1- مفهوم التنمية المستدامة :

عرفت لجنة برونتلاند التنمية المستدامة على أنها "التنمية التي تأخذ بعين الاعتبار حاجيات المجتمع الراهنة بدون المساس بحقوق الأجيال المستقبلية"<sup>6</sup> .

<sup>1</sup> ديفيد مانجين وفيليب بانيري كتاب "Projet urbain" صفحة 08.

<sup>2</sup> منال طلعت محمود، التنمية والمجتمع مدخل نظري لدراسة المجتمعات المحلية، المكتب الجامعي الحديث، 2001 ص71

<sup>3</sup> منال طلعت محمود – المرجع السابق – نفس الصفحة

<sup>4</sup> هوشيار معروف، دراسات في التنمية الاقتصادية، دار الصفاء للنشر، جامعة البلقاء التطبيقية، (2005) ط1، ص11.

<sup>5</sup> نعمة الله نجيب إبراهيم، أسس علم الاقتصاد، مؤسسات شباب الجامعة، الإسكندرية، (2000) ص499

<sup>6</sup> تقرير برونتلاند بموجب قرار الجمعية العامة 161/38 المؤرخ 19 كانون الأول/ديسمبر 1983.

- 1-4-1- أهداف التنمية المستدامة<sup>7</sup>:
- اعتمدت قمة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة بعنوان " تحويل عالما " في 25 سبتمبر 2015 باتفاق دول الأعضاء على بعض الأهداف نذكر منها:
- ✓ ضمان استخدام الطاقات الحديثة المستدامة.
  - ✓ ضمان وجود أنماط استهلاك و انتاج مستدامة.
  - ✓ اتخاذ إجراءات عاجلة للتصدي لتغيرات المناخ كالاحتباس الحراري.
  - ✓ حماية النظم الايكولوجية البيئية وتعزيز استخدامها على نحو مستدام والحفاظ على التنوع البيولوجي.

<sup>7</sup> الأستاذة مارتيزا فارغاس، مقالة في مجلة التنمية المستدامة، بعنوان اهداف التنمية المستدامة "تحويل عالما بالابتكار"، العدد الثالث عشر يناير 2016.

## الباب الثاني : تأثير شبكة الطرق على العجلة الحضرية و الاقتصادية للمدن

تعتبر شبكة الطرق احد المقومات التي تصنف بها الدول في احد الركائز الاساسية للأنشطة الاقتصادية والتبادلات التجارية من خلال هذا الجزء نرتئي الى المقاصد الإيجابية والتبوعات السلبية لها , كما نتطرق الى المشاريع البديلة لها .

### I-2-5- المقاصد الايجابية للطرق على العجلة الحضرية و الاقتصادية للمدن<sup>8</sup> :

لقد عاد استخدام وسائل النقل على الإنسان بفوائد جمة؛ شملت العديد من جوانب الحياة، وسنذكر فيما يأتي من أبرزها:

#### I-2-5-1- الفوائد الاقتصادية :

✓ تسهيل نقل البضائع من مكانٍ إلى آخر على كل المسافات ؛ وفي كل الأوقات، وهذا ما سرّع دوران عجلة اقتصاد في العديد من البلدان.

✓ توفير المواد الخام اللازمة للصناعات؛ فبعض الدول لا تملك تلك المواد الأولية، بحكم تأثير المناخ والبيئة؛ لذا سهّلت وسائل النقل إمكانية وصولها إلى المصانع؛ عبر استيرادها من دولٍ أخرى.

✓ تحقيق مستوى معيشي جيد للسكان , و ذلك لأن توفر النقل يزيد الإنتاج، وبه تنخفض الأسعار، أو تكون متناسبة مع القدرة الشرائية، بالإضافة إلى أنّ وسائل النقل ساعدت الإنسان في الحصول على الرفاهية.

#### I-2-5-2- الفوائد الاجتماعية :

✓ تسريع تواصل الإنسان مع الآخرين

✓ تفاعل الشعوب مع بعضها ثقافياً واجتماعياً: عبر تسهيل الحركة بينها

✓ إيجاد العديد من الوظائف البشرية.

✓ تسهيل تنقل العمالة.

✓ تشكيل مظاهر الحياة البشرية: وذلك لأنّ وجود وسائل نقلٍ في منطقةٍ ما، يعني جذب الإنسان لإمكانية

البناء فيها، وتأسيس القرى والمدن.

**I-2-6- التاثيرات السلبية للطرق على العجلة الحضرية و الاقتصادية للمدن<sup>9</sup> :**

على الرغم من فوائد وسائل النقل إلا هناك سلبيات قد تنتج عنها ونذكر منها:

**I-2-6-1- تلوث البيئة :**

✓ كل وسيلة من وسائل النقل الحديثة تعتمد على الوقود في تشغيلها، فعند احتراق هذا الوقود وانبعائه يكون له تأثير سلبي، حيث تنبعث من عوادم المركبات الغازات السامة مثل ثاني أكسيد الكربون، وأول أكسيد الكربون وغيرهما مما يؤثر في نقاء الهواء وصحة الإنسان

**I-2-6-2- الضوضاء:**

✓ تحدث الضوضاء نتيجة الصوت الصادر من محرك المركبات، مما يزعج الكثير من الناس في المنازل والمستشفيات أو في الطرق، وهذا ما تتميز به أغلب المدن الكبيرة، فالضوضاء الصاخبة صفة لا يمكن فصلها عن المدينة.

**I-2-7- المشاريع البديلة للطرق في الاوساط الحضرية**

من خلال ما تطرقنا اليه فان شبكة الطرق تمثل عملة بوجهين فرغم المقاصد الايجابية للطرق لها من الناحية الاجتماعية و الاقتصادية الا ان لها عدة سلبيات خاصة على المستوى البيئي , أدى الى البحث عن حلول خاصة على المستوى البيئي و الذي يمثل احد الركائز للتنمية المستدامة و من ضمن هذه الحلول هي الطرق الاجتنابية.

فالطرق الاجتنابية هي احد الحلول التي من شأنها التقليل من التلوث و الضوضاء خاصة على مستوى المدن التي تعاني من الاكتظاظ و الحركة المرورية .

<sup>9</sup> <https://mawdoo3.com>

## الباب الثالث : الطرق الاجتنبية كاستراتيجية للحد من الاثار السلبية على المدن

### I-3-8- الطريق الاجتنبى :

#### I-3-8-1-تعريف الطريق الاجتنبى<sup>10</sup>:

الطريق الاجتنبى او الطريق الدائري و هو الطريق الذي يأخذ منحى دائري اذ يتجاوز منطقة حضرية بالالتفاف حولها دون اختراقها ..

#### I-3-8-2- المقاصد الايجابية للطرق الاجتنبية على العجلة الحضرية و الاقتصادية للمدن<sup>11</sup> :

لقد عاد انشاء الطريق الاجتنبى بفوائد جمة؛ شملت العديد من جوانب الحياة، وسنذكر فيما يأتي أبرزها:

- ✓ فك الخناق عن المدن.
- ✓ التقليل من الضوضاء في الاوساط الحضرية .
- ✓ تقليل نسبة التلوث في الأوساط الحضرية .
- ✓ تحقيق الخصوصية للمدينة او المجمعات السكنية .
- ✓ توزيع الحركة على الحدود الخارجية للمدن و منعها من الدخول مباشرة الى مراكزها او مناطقها الداخلية
- ✓ تحديد النمو العمراني حتى لا يخرج النمو عن مكان او اطار محدد.
- ✓ خلق انسيابية أكبر في حركة المرور.

#### I-3-8-3- التأثيرات السلبية للطرق الاجتنبية على العجلة الحضرية و الاقتصادية للمدن<sup>12</sup> :

على الرغم من فوائد الطريق الاجتنبى إلا ان هناك سلبيات قد تنتج عنه ونذكر منها:

- ✓ غياب الواجهة الحضرية للمدن
- ✓ تأثير الطريق الاجتنبى على اقتصاد المدينة

### I-3-9- مثال للطريق الاجتنبى في الجزائر

#### I-3-9-1- الطريق الاجتنبى لمدينة سيدي عيسى<sup>13</sup>

يمتد الطريق من محطة الخدمات بن قويدر بطريق سور الغزلان وصولا إلى قرية الجعافرة الواقعة بالمخرج الجنوبي لمدينة سيدي عيسى مرورا على الطريق الوطني رقم 60 المؤدى نحو بني يلماح وبلديات الجهة الشمالية للولاية، والذي رصد له غلاف مالي يناهز 200 مليار سنتيم، حيث من المتوقع أن يكون نقطة ربط بين المسيلة وصولا إلى ولاية البليدة في الآفاق المستقبلية في اطار تنمية وتطوير وتحديث شبكة الطرقات الوطنية على مسافة تصل 260 كلم .

#### I-3-9-1- النص التشريعي للطريق الاجتنبى لمدينة سيدي عيسى<sup>14</sup>

مرسوم تنفيذي رقم 14-351 المؤرخ في 08 ديسمبر 2014. يتضمن التصريح بالمنفعة العمومية للعملية المتعلقة بإنجاز الطريق الاجتنبى لمدينة سيدي عيسى على مسافة تقدر بـ 12كلم.

<sup>10</sup> <https://ar.wikipedia.org>

<sup>11</sup> <https://www.annasronline.com>

<sup>12</sup> <https://www.annasronline.com>

<sup>13</sup> <http://now.eljazeera.com>

<sup>14</sup> الجريدة الرسمية عدد 73 مؤرخة في 23 ديسمبر، 2014 الصفحة 10 .

## الباب الرابع: أهمية المشاريع الحضرية في دعم الطرق الاجتنبية

## I-3-10- دراسة الأمثلة:

إن الهدف من دراسة الأمثلة هو معرفة المبادئ و المنهجية المتبعة فيها في سبيل إعطاء فكرة لتصميم المشروع الذي نحن بصدد انجازه .  
نستعرض في هذا الجزء ثلاثة امثلة مختلفة. تم اختيارها حسب احتياجات مشروعنا .

## I-3-10-1- المثال الاول: مدينة بدر المصرية :

## مقدمة

هي مدينة مصرية صدر قرار إنشائها عن مجلس الوزراء في عام 1982م، وتم إنشاؤها على أراضي محافظة القاهرة على طريق القاهرة- السويس . حيث يفصلها عن مركز مدينة القاهرة حوالي 46كم، وتتصل في حدودها الغربية مع مدينة هليوبوليس الجديدة.

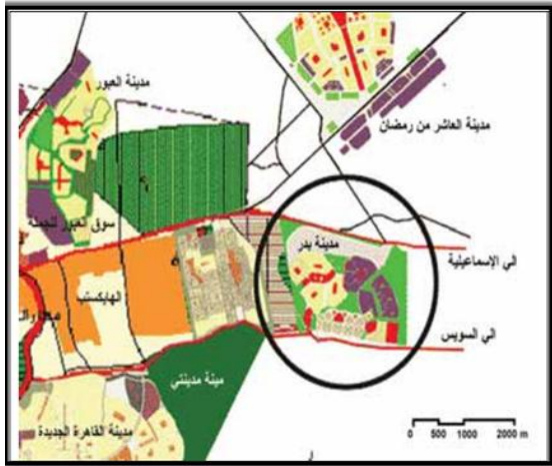
## 1- دوافع نشأة مدينة بدر:

- (1) اعادة توزيع السكان وتخفيف التكدس و الاكتظاظ السكاني خاصة بمدينة القاهرة
  - (2) خلق فرص عمل و امتصاص البطالة
  - (3) محافظة على البيئة
  - (4) إقامة مناطق جذب مستحدثة خارج نطاق المدن الكبرى
- 2- الموقع العام 15 :

تقع مدينة بدر على طريق القاهرة / السويس على بعد 46 كم من القاهرة و ترتبط بطريق القاهرة /الإسماعيلية الصحراوي من خلال طريق طوله 19 كم و يرتبط الموقع جيداً بالدلتا وقناة السويس والبحر الأحمر وسيناء بشبكة الطرق الإقليمية الموجودة



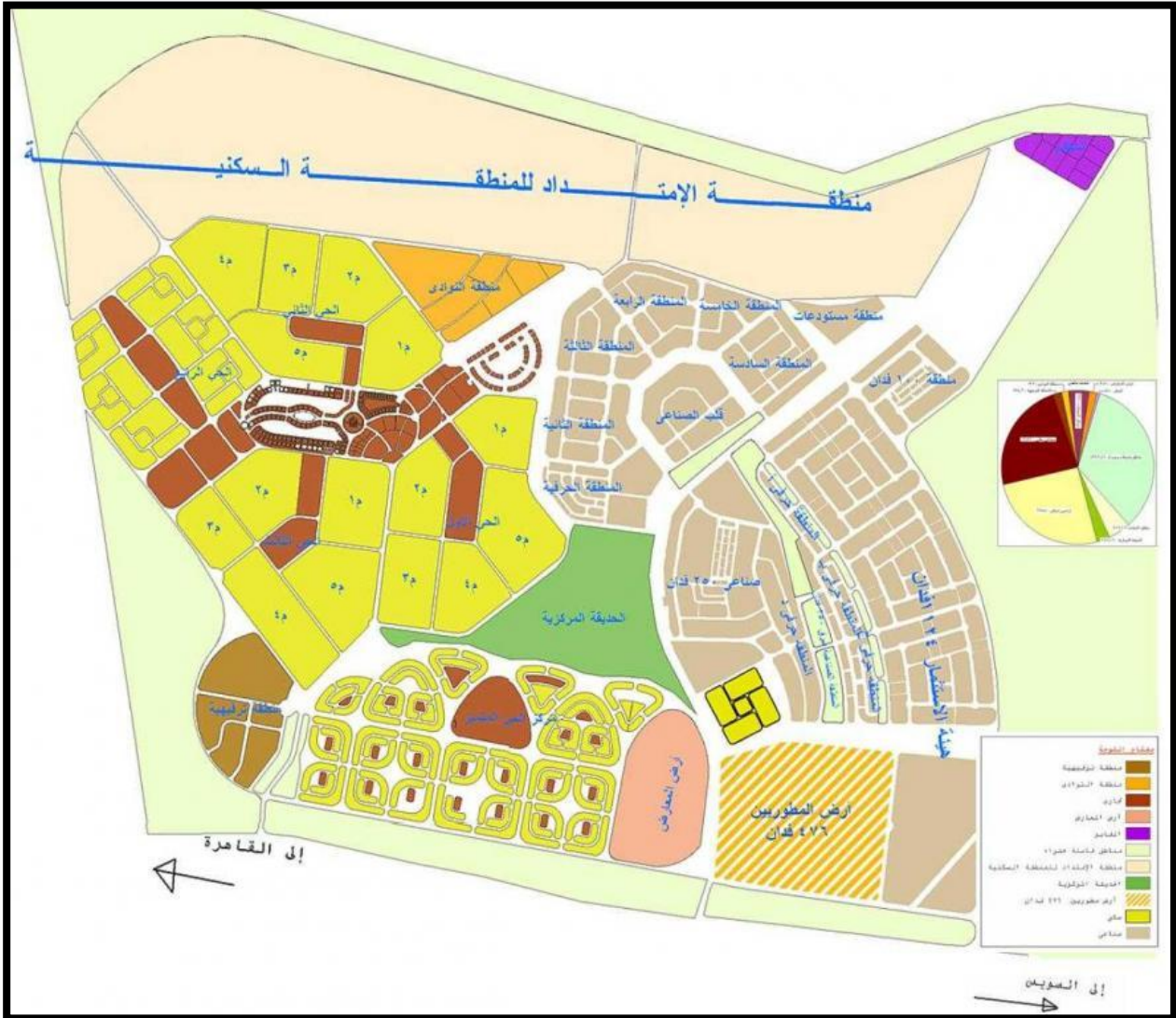
الشكل I.01 : صورة لمدخل مدينة بدر  
المصدر: <https://www.tahrirnews.com>



الشكل I.02: يوضح موقع مدينة بدر  
المصدر: <https://olx.com>

3-المخطط العام للمدينة<sup>16</sup>

تبلغ مساحة الكتلة العمرانية للمدينة 4240 هكتار. تتكون مدينة بدر من :  
وحدات سكنية -وحدات اقتصادية – وحدات خدماتية .



الشكل 03.I : صورة توضح مخطط الكتلة لمدينة بدر

المصدر : <http://aqarsite.com>

### 3-1- الوحدات السكنية<sup>17</sup> :

تتمركز أغلب الوحدات السكنية في الجهة الشمالية و الجنوبية بمحاذاة السكة الحديدية والطريق و ذلك لإضفاء عنصري الجذب والجمالية للمشروع.



الشكل I.04 : يوضح السكن في مدينة بدر  
المصدر: <https://www.youm7.com>

### 3-2- الوحدات الصناعية<sup>18</sup>

تبلغ مساحة الوحدات الصناعية 1240 هكتار. تتكون من :

مصانع هندسية وكهربائية - صناعات غذائية  
- خشبية وأثاث - بلاستيكية- ورقية -  
غزل و صناعة مواد بناء -  
صناعات معدنية و ميكانيكية-  
صناعات كيميائية و صناعة الادوية  
بالإضافة إلى مناطق استثمارية.



الشكل I.05 : يوضح احد الانشطة الصناعية في مدينة بدر  
المصدر: <https://www.google.com>

<sup>17</sup> <https://ar.wikipedia.org>

<sup>18</sup> <https://ar.wikipedia.org>

### 3-3- النشاط الخدماتي<sup>19</sup>

تبلغ مساحة النشاط الخدماتي 412 هكتار حيث يوفر التخطيط الحضري للمدينة قطع أراضي للخدمات. و تتوسط مراكز الخدمات المنطقة الصناعية و السكنية و هذا لتسهيل الوصول اليها



الشكل I.06 : يوضح صورة d3 لاحد الاسواق لمدينة بدر  
المصدر : <https://www.facebook.com>

### 3-4- المناطق خضراء:

تغطي المساحات الخضراء مدينة بدر و تتمثل في

#### 3-4-1- الحزام الاخضر :

و هو عبارة عن حزام من الاشجار يتمركز في الجهة الشمالية و الجنوبية للمدينة و هو استراتيجية خاصة بالمدن الجديدة حيث يساهم الحزام في الحد من التلوث كما يعطي طابع جمالي للمدينة.



الشكل I.07 : يوضح الفضاءات الخضراء في مدينة بدر  
المصدر : <https://egypt.aqarmap.com>

<sup>19</sup> <https://ar.wikipedia.org/wiki>

4-البرنامج

يمكن تقسيم مدينة بدر الى ثلاث أصناف من الوحدات :

وحدات سكنية	32 الف وحدة سكنية
وحدات اقتصادية	مصانع هندسية وكهربائية - صناعات غذائية - خشبية وأثاث - بلاستيكية- ورقية - غزل و صناعة مواد بناء - صناعات معدنية و ميكانيكية - صناعات كيمياوية و صناعة الادوية بالإضافة إلى مناطق استثمارية.
وحدات خدمتية	الجامعة اللبنانية - الجامعة الروسية - منطقة حرة

الجدول I-1 : برنامج مدينة بدر  
المصدر : من اعداد الطالبة

خلاصة المثال الاول

من خلال دراسة مدينة بدر الجديدة يمكن اعتبارها مشروع متكامل لاحتوائه على وحدات سكنية ، اقتصادية و خدماتية وما تتميز به من تقسيم جيد للشوارع وللمشروعات السكنية بداخلها

**I-3-10-2- المثل الثاني: مدينة ستيفنج ببريطانيا****مقدمة**

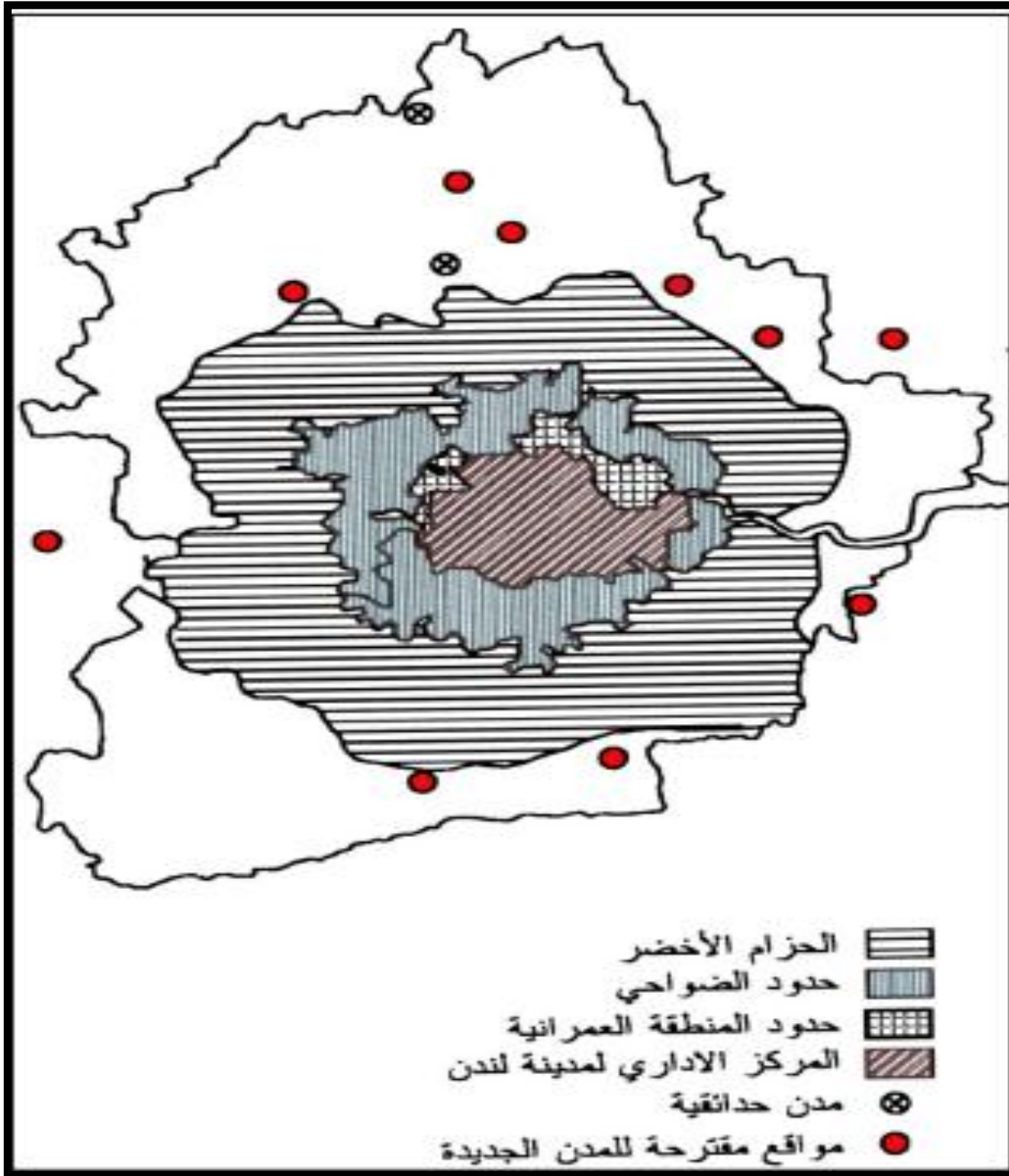
بدأت فكرة المدن الجديدة في بريطانيا بهدف تحسين أحوال السكن الحضري بوجه عام فكانت فكرة المدينة الحداثية ، ثم أعقب ذلك توجه نحو إنشاء مجتمعات جديدة بعد الحرب العالمية الثانية بهدف امتصاص الزيادة السكانية من المدن الكبرى وبالأخص لندن العاصمة والتي عانت من التوسع الصناعي وما تبعه من مشكلات عديدة أهمها:

- ✓ تضاعف عدد السكان مع عدم تناسب في فرص العمل.
- ✓ مشكلات تلوث الهواء الناتجة عن اكتظاظ الصناعات داخل المدن الكبرى.
- ✓ مشكلة تدهور أوضاع الإسكان وتردي المباني السكنية.
- ✓ مشكلة الاختناق المروري وطول مسافات الانتقال نظرا للتركز السكاني و تمركز الخدمات في مناطق محدودة.

✓ ندرة الأماكن المفتوحة والمتنزهات الطبيعية و افضل مثال عن هذه التجربة مدينة ستيفنج البريطانية .

**1-أسس اختيار موقع المدينة الجديدة :**

كان لاختيار موقع المدينة الجديدة حول لندن وجهان أولهما التأكيد على أهمية الحزام الأخضر حول العاصمة والحفاظ عليه ، لذلك تم اختيار موقع المدينة على مسافة 50 كلم متر من مدينة لندن و 8 كلم من الحزام الاخضر.



الشكل 08.I : يوضح المخطط الاول للنندن الكبرى  
 المصدر : المخطط الهيكلي للضاحية الشرقية بمدينة الرياض - تقرير المرحلة الرابعة

## 2- تنمية مدينة ستيفنج واختيار الموقع :

قام بتنمية المدينة هيئة محددة مكلفة من قبل وزارة تخطيط المدن والقرى وكانت مهام الهيئة تتضمن الحصول على الأرض ومد خطوط المرافق العامة والاشراف على البناء . تم اختيار موقع المدينة الى الشرق من خطوط السكك الحديدية المؤدية الى لندن مما يعزز أهمية المدينة و يحقق هدف اجتذاب السكان اليها لقربها من خطوط المواصلات الهامة.



الشكل 09.I : يوضح مدينة ستيفنج بالنسبة لمدينة لندن  
المصدر :

[www.philtaylor.org/images/Stevenage.jpg](http://www.philtaylor.org/images/Stevenage.jpg)

## 3-وظيفة مدينة ستيفنج :

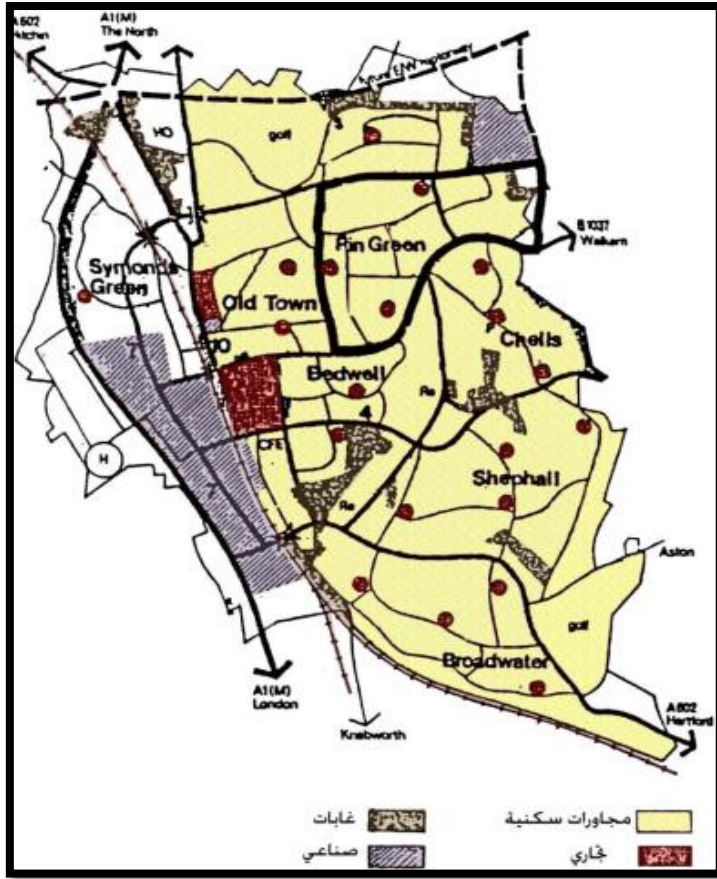
### 3-1-الوظيفة السكنية :

خطت المدينة على ان يكون عدد سكانها 105الاف نسمة عند اكتمال نموها الا ان عدد السكان لم يتجاوز 76 الف نسمة في عام 1975 . أي بعد مرور أكثر من خمس وعشرون عاما على انشاء المدينة . ثم تطور عدد السكان بالمدينة تطورا بطيئا الى أن وصل الى حوالي 79 ألف نسمة في عام 2001 ثم أخذ في الزيادة ليصل الى 84.65 ألف نسمة في عام 2007 , و هذا يعود لوجود العاصمة بالقرب منها و هجرة السكان لها .

### 3-2-الوظيفة الصناعية :

هي الوظيفة التي اعتمدت عليها القاعدة الاقتصادية لمدينة ستيفنج حيث تعتمد على مجموعة متنوعة من الصناعات , مما وفر فرص عمل متنوعة واعتبر من اقوى أسباب الجذب السكاني للمدينة هذا الى جانب قطاع الخدمات الادارية والتجارية.

4- التكوين العام لمدينة ستيفنج:  
تنقسم الكتلة العمرانية الى كتلتين:  
كتلة حضرية و كتلة صناعية .



الشكل 10.I : يوضح المخطط العام لمدينة ستيفنج  
المصدر : المخطط الهيكلي للضاحية الشرقية بمدينة الرياض - تقرير  
المرحلة الرابعة



الشكل 11.I : يوضح صور ل احد المنازل في مدينة ستيفنج  
المصدر : [www.stevenage.gov.uk](http://www.stevenage.gov.uk)

1-4 كتلة حضرية  
1-1-4-الوحدات السكنية  
و التي تتشكل من 6 احياء توقع في  
الجهة الشرقية بمحاذاة السكة الحديدية  
و ذلك لتحقيق الاستمرارية و اضاء  
طابع جمالي للمدينة.

#### 4-1-2- الخدمات

والمتمثلة في الخدمات الترفيهية و التعليمية و التجارية والادارية منتشرة في الاحياء السكنية و ذلك لتسهيل الحياة الاجتماعية و تحقيق الترابط و الانسجام بين الاحياء و الخدمات.



الشكل I.12 : يوضح صورة ل احد الفنادق في مدينة ستيفنج  
المصدر :

<https://www.google.com/search?q=ville+stevenage&hl>

#### 4-1-3- المساحات الخضراء

و المتمثلة في الغابات و التي تتوزع على المناطق السكنية و ذلك للحد من التلوث و اعطاء طابع جمالي .



الشكل I.13 : يوضح صورة توزيع الفضاءات العامة في مدينة ستيفنج  
المصدر : [www.stevenage.gov.uk](http://www.stevenage.gov.uk)

#### 4-2- كتلة الصناعية :

حيث تقع المنطقة الصناعية بمحاذاة خط السكة الحديدية في الناحية الغربية منه و جاءت الكتلة الصناعية منفصلة عن الكتلة الحضرية و ذلك لاجتناب التلوث البيئي و الحفاظ على المحيط السكني و كذا لتسهيل المعاملات التجارية و نقل البضائع بالإضافة الى تحقيق الخصوصية للمدينة.

**خلاصة المثال الثاني**

من خلال دراسة هذا المثال يمكن الاستنتاج بأن اختيار موقع المدينة الجديدة بالقرب من مدينة قائمة يهدف بالأساس الى إعطاء نفس إضافي للمدينة الاصلية , سواء من ناحية وجود الخدمات أو البنية الاساسية وكذا اجتذاب الصناعات الى المدن الجديدة عن طريق توفير مساحات كبيرة مزودة بالبنية والخدمات ومرتبطة في الوقت نفسه بالمدن الاخرى عن طريق وسائل المواصلات وشبكات الطرق , مع الفصل الذكي بين الكتلة الحضرية و الصناعية بغية تحقيق الخصوصية للمدينة و تجنب تأثير التلوث على السكان.

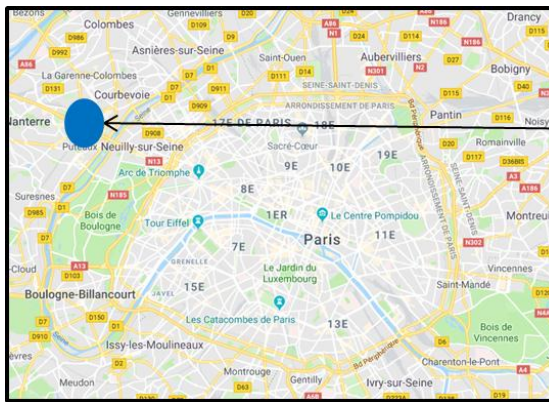
### I-3-10-3- المثال الثالث: حي الاعمال الدفاع في باريس

مقدمة :

يعتبر حي الأعمال الدفاع أول حي تجاري أوروبي، ووفقا لمساحته الكبيرة فهو حي متنوع يحتوي على المساكن والمكاتب ومناطق تجارية، ويعتبر حي الدفاع أقوى المناطق الجاذبة للمستثمرين في أوروبا عامة وفرنسا خاصة وتقدر مساحته بـ160 هكتار.

#### 1-الموقع العام لحي الدفاع:

يقع حي الأعمال الدفاع على ضفاف نهر السين وفقا للمحور التاريخي لباريس في فرنسا، والذي يبدأ من متحف اللوفر ويستمر إلى الشانزليزيه وقوس النصر، ثم إلى جسر توين، ثم أخيرا إلى قوس الدفاع.



الشكل I 15. : يوضح موقع الحي بالنسبة لباريس  
المصدر : Google earth



الشكل I 14. : يوضح موقع الحي بالنسبة  
لفرنسا  
المصدر : Google earth

#### 2-اصل التسمية

تم إنشاء منطقة الدفاع سنة 1960 ويعود أصل تسمية الحي الى تمثال يدعى الدفاع في باريس أقيم هذا التمثال عرفانا بالجنود الذين دافعوا على المدينة خلال الحرب الفرنسية عام 1870, حيث أقيم الحي على بعد حوالي 50مترامن موقع التمثال.



الشكل I 16. : يوضح صورة تمثال الدفاع في باريس.  
المصدر : <http://www.ladefense.fr/fr>

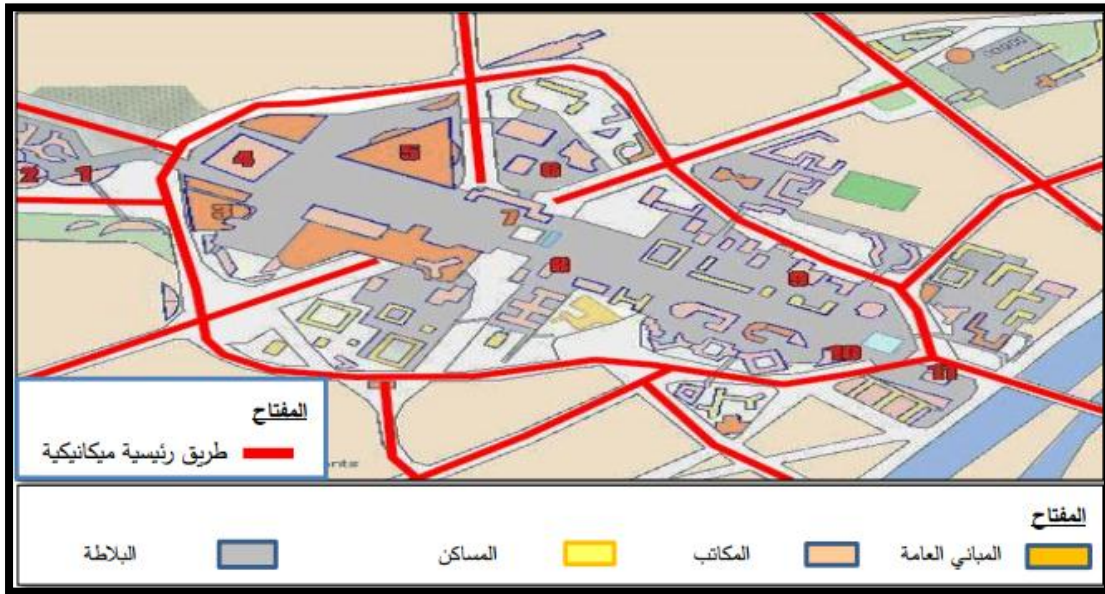
### 1- مخطط الكتلة لحي الدفاع:

#### 3-1- مبادئ التخطيط الحضري لحي الأعمال الدفاع:

تم تصميم المخطط العام لحي الاعمال الدفاع وفقا لمبادئ الحركة الحديثة بين 1960 و 1980 والذي يستند على مبدأ تنظيم المساحات بين تدفقات الراجلين، ويتكون من بلاطة كبيرة بها عدة مباني كالمكاتب والإدارات والمنشآت العامة والمساكن.

#### 3-1-1- الموصولية :

يتميز حي الدفاعي بموصولية جيدة



الشكل 17.I : يوضح مخطط الكتلة لحي الدفاع.  
المصدر : <http://www.ladefense.fr/fr>

#### 3-1-2- شبكة الطرق:

يتربع حي أعمال الدفاع حول مساحة واسعة تجمع حركة الراجلين، بالإضافة إلى أن حركة السيارات ومواقف السيارات تقع على حدود الحي وتحت أرضية الحي. ومن أهداف هذا المشروع معالجة حركة الازدحام والمرور، عبر الحد من حركة السيارات وجعل الطرق الميكانيكية تحت الأرض للتقليل من الغازات السامة و توفير الراحة لزوار الحي وأهل المنطقة.



الشكل I. 18: يوضح مقطع طولي لحي الدفاع.

المصدر : <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=419394&page=192>

### 3-1-3- حركة الراجلين والدرجات الهوائية:

يوفر الحي حركة مرور سلسلة في الأرضية وذلك بإنشاء مسارات للراجلين والدرجات الهوائية، كما أن التهيئة الخارجية في أرضية الحي تسمح للراجلين والسياح بالانتقال بسهولة وراحة، للاستمتاع بالمناظر المتواجدة على مستوى الحي، ولتجنب شبكة الطرق الميكانيكية التي تسبب تلوثا وتلوث ضوضائي، تم إنشاء الطرق ومواقف السيارات تحت أرضية الحي.



الشكل I. 19: يوضح حركة الراجلين داخل الحي.

المصدر : <http://www.ladefense.fr>

4-البرنامج: 20

ينقسم حي الأعمال الدفاع إلى 4 مناطق أو وحدات وهي كالآتي :

<p>✓ وتتمركز فيها جميع الاعمال على مساحة مقدرة بـ350.000متر مربع من المكاتب.</p> <p>✓ 295 شركة تحتوي على 15 شركة من أصل 50 في العالم.</p> <p>✓ 245000 متر مربع من المحلات التجارية</p>	منطقة الاعمال
<p>✓ 950000 متر مربع من المساكن ( 25000 نسمة</p>	منطقة سكنية
<p>✓ يحتوي الحي على فنادق 5 نجوم.</p> <p>✓ 2600 غرف فندقية.</p> <p>✓ 50 من المقاهي والمطاعم.</p> <p>✓ 31 هكتار لمنطقة المشاة مقسمة الى 12 قطعة.</p> <p>✓ 11 هكتار من المساحات الخضراء.</p> <p>✓ 20 حوض منها حوضين ضخمين</p>	منطقة سياحية
<p>✓ تحتوي على معاهد بها 45000 طالب</p>	منطقة تعليمية
<p>✓ بها 265 محطة لمعالجة الهواء</p> <p>✓ 90.000 متر مربع من الطرق 60.000 منها مغطاة، محاطة بالنهج الدائري.</p> <p>✓ مجموعة واسعة من الادرار والممرات والمصاعد والأنفاق وغيرها من المعابر للمشاة</p>	البنى التحتية

جدول I-2: برنامج حي الدفاع.  
المصدر :

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Liste\\_des\\_b%C3%A2timents\\_de\\_la\\_D%C3%A9fense](https://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_b%C3%A2timents_de_la_D%C3%A9fense)

5-الفضاءات العامة:

تختلف بلاطة حي الأعمال الدفاع بشكل فريد عن منطقة المرور التقليدية، وهي مساحة عامة واسعة (30 هكتار)، مخصصة للحركة الحضرية للراجلين وركوب الدرجات ومركبات الطوارئ، تقوم بتنظيم التدفقات وتسمح بخدمة القطاعات التجارية ومباني الاعمال والادارة عبر طول المحور التاريخي الرئيسي، ويمكن تقسيمها إلى تسلسل وفقا لمختلف المساحات الحضرية التي أنشأتها المباني عن طريق تخطيط المساحات.

20 المصدر [https://fr.wikipedia.org/wiki/La\\_D%C3%A9fense](https://fr.wikipedia.org/wiki/La_D%C3%A9fense)



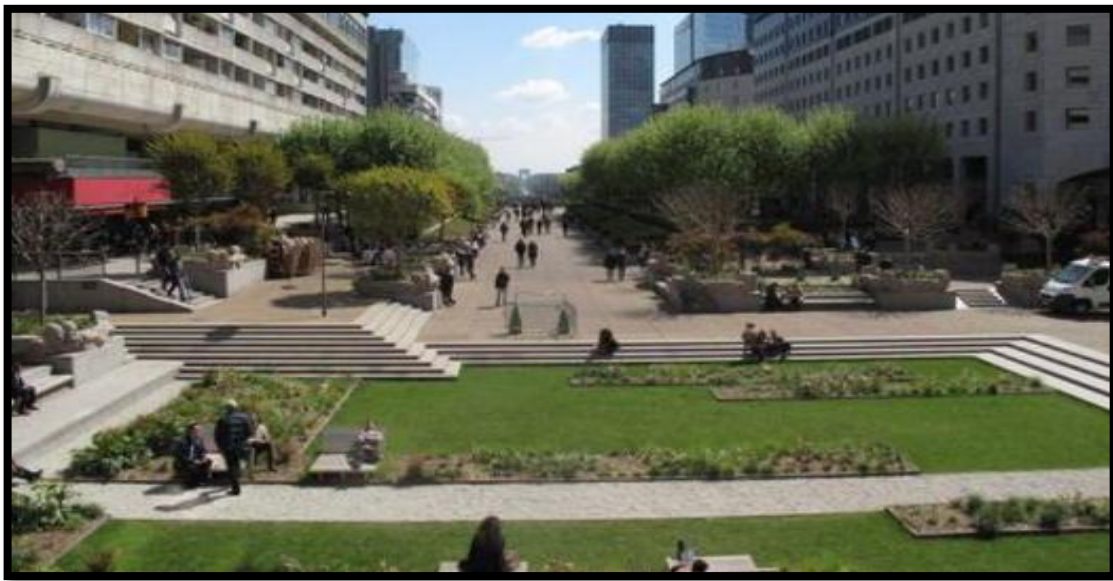
الشكل I.21 : يوضح صورة فضاء عام في حي الدفاع.  
المصدر : <http://www.ladefense.fr>



الشكل I.20 : يوضح صورة للبلاطة حي الدفاع..  
المصدر : <http://www.ladefense.fr>

✓ يحتوي الحي على العديد من الفضاءات العامة والمساحات كما يحتوي على متنزه وبعض الحدائق، تم إعادة تطوير ساحة الدفاع وإعادة تأهيلها لتحديث الفضاء العام في مركز الحي، تتوسط مشروع حي الدفاع ساحة مركزية تعتبر النواة العصبية لمنطقة الأعمال، بتدفق يصل الى عشرات الآلاف من الموظفين والسياح.

✓ الجانب الدائري من حي والنهج المحاط به يدمج تماما مع طبيعة الحي، وخاصة المساحات الخضراء التي تعتبر كعنصر حضري مهم في بناء الحي.



الشكل I.22 : يوضح النهج الدائري لحي الدفاع.  
المصدر : <http://www.leparisien.fr/la-defense>

**خلاصة المثال الثالث:**

- وفي الأخير بعد تحليل مثال حي الاعمال الدفاع نستخلص ما يلي:
- ✓ يعتبر امتدادا حقيقيا لمنطقة الاعمال المركزية بحكم أهميته المركز الاقتصادية للمدينة.
  - ✓ تهدف عملية تطوير منطقة الدفاع إلى تعزيز الجاذبية الاقتصادية من خلال تطوير الخدمات.
  - ✓ تنوع النشاطات والخدمات في الحي (الترفيه، والإسكان، والأنشطة التجارية، والتنقل والخدمات).
  - ✓ معالجة شبكة الطرق والتقليل من الحركة الميكانيكية واعتماد التنقل الإيكولوجي داخل الحي.

**خلاصة الفصل الاول**

من خلال ما تطرقنا إليه من تعاريف ومعلومات نظرية، نستنتج أن التنمية المستدامة تساهم في الارتقاء بالحياة الحضرية في المدن إلى مستويات عالية وذلك بضمن نوعية حياة مثالية وبيئة معيشية مستدامة ، كما تطرقنا ايضا في هذا الفصل إلى تأثير الطرق على العجلة الاقتصادية و الحضرية للمدن و المشاريع البديلة لها الا و هي الطرق الاجتنابية و مدى تأثير الطرق الاجتنابية على المدن و كيفية دعم هاته الطريق الاجتنابية بمشاريع حضرية من خلال تحليل لبعض الامثلة ، و بهذا يعتبر التعمير المستدام وسيلة من الوسائل التي تعطي دفعة في تنظيم الاقاليم والتكوينات الحضرية وذلك لاعتماده على مبادئ يمكن اعتبارها ركائز لا يكمن الاستغناء عنها ، بسبب أنها تمس جميع جوانب القضايا والمشاكل المطروحة، وتساهم في ايجاد حلول ناجعة تسمح بالتقليل من التأثيرات الغير مرغوب فيها في الآونة الاخيرة وخاصة على البيئة كالتلوث والاهمال البيئي.

## الفصل الثاني : الدراسة العمرانية

الباب الاول : الدراسة العمرانية لمدينة عين وسارة ✓

الباب الثاني: تحليل مدينة عين وسارة بواسطة ✓

التحليل الرباعي SWOT

الباب الثالث: دراسة موقع المشروع ✓

## الباب الاول : الدراسة العمرانية لمدينة عين وسارة

### II - 1- تحليل الوضع الراهن و الطريقة المقترحة للتحليل:

المدينة هي النواة الأساسية لكل اطار حضري و معيشي فهي المرآة العاكسة للأحوال العامة سواء كانت اقتصادية ، اجتماعية ، سياسية أو بيئية... الخ.

ومن هذا المنطلق نقوم في مستهل هذا المبحث بالتعريف بمدينة عين وسارة مع التركيز على اهم مقوماتها , و نظرا لأهمية الجانب العمراني و تقاطعه مع مجموعة مكونات الوسط الحضري نتناول في هذا الفصل كل ما يتعلق بمدينة عين وسارة من خلال تحليل معمق باستعمال طريقة التحليل الرباعي SWOT من اجل توضيح أهم نقاط القوة و الفرص المتاحة لمشاريع التنمية الحضرية المستدامة و استدرارك النقائص و المخاطر التي من شأنها أن تعيق سيرورة التهيئة و التعمير بصفة مستدامة مختتمين بمجموعة من النتائج التي تسمح بالفهم الصحيح لإشكالية المدينة و تقديم اقتراحات من شأنها تحسين الوسط الحضري و المعيشي للساكنة.

#### مقدمة :

تعد مدينة عين وسارة من أهم مدن ولاية الجلفة من حيث المساحة و التعداد السكاني، فهي تقع على الطريق الوطني رقم واحد (طريق الوحدة الأفريقية) الرابط بين شمال الجزائر وجنوبها ابتداء من الجزائر العاصمة في أقصى الشمال إلى ولاية تمنراست في أقصى الجنوب. تتميز مدينة عين وسارة بموقعها الاستراتيجي الذي استقطب العديد من المهاجرين القادمين من شمال البلاد وجنوبها، وقد وصل العديد منهم إليها للبحث عن فرص عمل و تحسين ظروف السكن.

إضافة للإقامة فيها بقصد التجارة، وقد أدى هذا الأمر إلى توسع المدينة، بحيث ضمت العديد من الأفراد من كافة أنحاء الجزائر، الأمر الذي أنعش اقتصادها المحلي.

تتميز المدينة بأراضيها الفلاحية، إضافة لوجود وحدات صناعية منتجة للعديد من الصناعات المتنوعة، خاصة صناعة الحليب ومشتقاته، إضافة للصناعات الزجاجية والمشروبات الغازية.

### II - 1-1- الموقع العام لمدينة عين وسارة<sup>1</sup> :

تقع مدينة عين وسارة شمال ولاية الجلفة، في الهضاب الجنوبية للأطلس التلي و هي ذات طبيعة سهبية يحدها من:

- ✓ الشمال ولاية المدية .
- ✓ من الجنوب بلديتي قرنيبي و بويرة الاحداب التابعتين لولاية الجلفة.
- ✓ من الشرق بلدية بنهار التابعة لولاية الجلفة .
- ✓ من الغرب بلدية خميس مويعدات حداب التابعة لولاية الجلفة.

<sup>1</sup> المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير عين وسارة سنة 2010



الشكل 23.11: يوضح حدود مدينة بلدية عين وسارة  
المصدر : hamidani.yoo7.com

**II-1-2- الموقع الإداري :<sup>2</sup>**

تتربع البلدية على مساحة قدرها 809,49 كلم<sup>2</sup> و التقسيم الإداري الأخير سنة 1984 ،جعل عين وسارة مقر دائرة ،تضم مقر البلدية و بلدية القرني .

**II-1-3-العوامل المناخية :<sup>3</sup>**

يعتبر مناخ المنطقة مناخ جاف و شبه جاف في بعض الجهات ،حيث أنه شبه جاف في الجهة الوسطى و الشمالية مع معدل تساقط يقدر بـ ( 200- 350 مم ) و ينزل المطر في الخريف و الربيع أكثر منه في الشتاء و فترة الجفاف تبدأ إنطلاقاً من شهر جوان.

**II-1-4- مراحل التطور العمراني لمدينة عين وسارة :****II-1-4-1- مرحلة ما قبل 1954 :**

كانت مدينة عين وسارة لأهداف عسكرية باعتبارها نقطة ربط و تزويد بحكم موقعها على محور الطريق الوطني رقم 01 و لقد كانت آنذاك تتشكل من بعض الجزيرات المنتظمة على محور الطريق الوطني رقم 01 و الطريق شرق غرب الرابط بين عين وسارة و تيارت . بالإضافة إلى بعض المرافق كمحطة القطار و ثكنة عسكرية و مذبح على مستوى وادي بوسدراية.

**II-1-4-2- مرحلة من 1962 – 1976 :**

تميزت هذه المرحلة بتحولات كبيرة في النسيج العمراني مساهمة لترقية عين وسارة إلى مقر دائرة . أهم العمليات العمرانية المنجزة في هذه المرحلة و التي كانت السبب في هذه التحولات هي إنجاز بعض المرافق ذات الطابع الثقافي الاجتماعي (مستشفى – ملعب – مدارس – إكماليات ... إلخ ) . تزامن ذلك مع ظهور أحياء فوضوية في ضواحي المدينة و ما ينجر عنها من مشاكل.

**II-1-4-2- من 1976 إلى وقتنا الحالي:**

تميزت هذه المرحلة بتعاقب عدة برامج عمرانية كالمناطق الحضرية و التجزئات الاجتماعية وذلك للتحكم في المجال العمراني للمدينة و لكنها لم تساهم إلا في تسريع وتيرة التوسع .

<sup>2</sup> المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لمدينة عين وسارة سنة 2010

<sup>3</sup> المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لمدينة عين وسارة سنة 2010

## 1-II-5- البنية الاقتصادية: 4

### 1-5-1- II-1- النشاط الفلاحي :

يمكننا القول بصفة عامة أنه نظرا لموقع المدينة الجغرافي و طبيعة المناخ السائد بها و التضاريس التي تميز أراضيها فإن المساحة المخصصة للفلاحة ببلدية عين وسارة تعتبر محدودة، و هو ما فسح المجال للقطاع الرعوي ليصبح النشاط المهيمن في هذه المنطقة.

و ما يميز المساحة المخصصة للفلاحة بالبلدية أنها غير منتظمة و لا تخضع إلى استراتيجية معينة و ذلك راجع إلى تحكم العوامل المناخية فيها بشكل كبير بحيث أن الزراعة المهيمنة، هي زراعة الحبوب . أما الزراعات الأخرى فهي على مساحات محدودة و حديثة العهد بالمنطقة.

### 1-II-5-2- النشاط الصناعي:

و يضم كذلك كل من فروع الصناعة و البناء و الأشغال العمومية بما في ذلك القطاع العام و الخاص، و يتمثل فيما يلي:

**1-II-5-2-1- منطقة النشاطات الصناعية :** أنشئت في إطار سياسة تنمية المنطقة ككل بالإضافة إلى توفير أكبر عدد مناصب عمل دائمة ممكنة و محاربة النزوح الريفي و دمج مدينة عين وسارة في الحلقة الاقتصادية الوطنية .

تقع هذه المنطقة في جنوب شرق مقر المدينة عند المدخل الجنوبي للمدينة على محور الطريق الوطني رقم 01 (باتجاه الجلفة ) و تغطي مساحة 112 هكتار و هي تضم الوحدات التالية :

- ✓ مؤسسة الإنجاز و البناء.
- ✓ مؤسسة إنجاز القوالب البلاستيكية.
- ✓ مؤسسة أشغال الطرق.
- ✓ مؤسسة في طور الإنجاز.
- ✓ الشركة الفلاحية للخدمات و التجهيز و العتاد .
- ✓ الشركة الوطنية ( ENIEM ).
- ✓ لاطراك (الغذائية الصناعية).
- ✓ مصنع البلاط للقرانيطو و الرخام .
- ✓ بالإضافة إلى وجود مرافق أخرى تتعلق أكثر بقطاع الخدمات و الأمن .
- ✓ محطة بنزين.
- ✓ مؤسسة الرياض للدقيق.
- ✓ مجموعة سيدي لكبير للمياه المعدنية .
- ✓ مصنع المشروبات الغازية
- ✓ مصنع المصل الإسفنجي.

<sup>4</sup> المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لمدينة عين وسارة سنة 2010

## II-1-6- الخدمات :

نركز في هذا السياق على الجانبين التجاري و السياحي.

### II-1-6-1-النشاط التجاري :

يعتبر النشاط التجاري فرعا هاما في عجلة التنمية لمدينة عين وسارة و ذلك بالأخذ بعين الاعتبار الفرص التي يمكن أن يوفرها لسكان المنطقة ككل و هو موزع عبر مجال الدراسة كما يلي :

✓ العدد المعترف للمحلات التجارية الموجودة على واجهتي الطريقين الوطنيين رقم 01 و رقم 89 داخل النسيج العمراني للمدينة.

✓ سوق يومي وسط المدينة (بحي ديبس مختار )

✓ سوق أسبوعي للمواشي (بأقصى غرب المدينة )

و تساهم هذه العناصر في تفعيل الحركة التجارية للمدينة ككل و خلق نوع من الحيوية بحيث يمتد مجال تأثيرها إلى غاية مناطق أخرى مجاورة .

### II-1-6-2- النشاط السياحي:

يتمتع الجانب السياحي بإمكانيات طبيعية و ثقافية معتبرة غير أنها غير مدعمة بوجود المرافق مثل :  
متحف المجاهد، مركز الصناعات التقليدية، مراكز التوجيه السياحي... إلخ .

بالإضافة إلى النقص الكبير المسجل في هياكل الاستقبال باستثناء بعض الفنادق ذات طاقة استيعاب محدودة و بالتالي فإن هذا النشاط ضل مهمشا بصفة شبه كلية و ذلك رغم الدور الذي يمكن أن يلعبه في تطوير الجانب الاقتصادي للمدينة من خلال دفع الحركة التجارية و توفير مناصب عمل .

### II-1-7-1- شبكة الطرق<sup>5</sup>:

تتمتع مدينة عين وسارة بشبكة جيدة من هياكل المواصلات، نذكر منها:

#### II-1-7-1-1- الطريق الوطني رقم 01 :

و هذا الطريق الحيوي شمال- جنوب يربط بين عين وسارة و الجزائر من الشمال و الجلفة نحو الجنوب ,و يمتد داخل نسيج المدينة على مسافة مقدرة بـ 5,84 كم. يلعب هذا الطريق دورا مزدوجا ,فبالإضافة لكونه عامل ربط فهو يعتبر عنصرا مهيكلا للمدينة و ساهم في نشأتها و يسمح بالوصول إلى مختلف نقاط النسيج العمراني للمدينة أين تتواجد على حافته جل المرافق و النشاطات.

#### II-1-7-2- الطريق الوطني رقم 85 :

اتجاه هذا الطريق شرق غرب يربط بين عين وسارة و سيدي لعجال من الجهة الغربية و بيرين في الجهة الشرقية و يمتد داخل نسيج المدينة على مسافة مقدرة بـ 4,14 كم ،و يلعب كذلك هذا الطريق دورا مزدوجا بالإضافة إلى كونه عنصر رابط فهو محور مهيكل يتحكم في تطور المدينة كما يمثل شريانا رئيسيا تتواجد على حافته مجموعة من المرافق و النشاطات .

<sup>5</sup> المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لمدينة عين وسارة سنة 2010

### II-1-7-3- الطرق الثانوية :

هي الطرق التي تتفرع من الطرق الوطنية (الطريقين الوطنيين رقم 01 و رقم 85) و تسمح بالربط و الإيصال بمختلف أحياء المدينة و هي:

- الطريق المتفرع من الطريق الوطني رقم 85 نحو بلدية قرنيبي و يصل إلى كل من حي هواري بومدين ، ديبس مختار ، مدري راجح، جعفرور مرباح ، مصطفى بن بولعيد و طالب عبد الرحمان  
- الطريق المتفرع من الطريق الوطني رقم 85 و المؤدي إلى كل من حي هواري بومدين ، مدري راجح و ديدوش مراد .

- الطريق الولائي رقم 167 المتفرع من الطريق الوطني رقم 01 و الذي يخترق منطقة النشاطات باتجاه حد الصحاري.

- الطريق المتفرع من الطريق الوطني رقم 85 على شكل حلقة و الرابط للأحياء التالية : محمد بوضياف ، علي عمار ، زيغود يوسف ، المقراني ، سليمان سليمان بن باديس ، مصطفى رحيم ، قراءة بلقاسم و أحمد زبانة .

### II-1-7-4- الطرق الثالثة:

هي الطرق التي تتفرع من الطرق الثانوية داخل الأنسجة و تصل إلى المساكن و مختلف المرافق و هي في الغالب ذات مسار مزدوج و في حالة متوسطة تحتاج إلى عملية تهيئة و تعبيد.

### II-1-7-5- الطريق الاجتبابي لمدينة عين وسارة:<sup>6</sup>

تعتبر مدينة عين وسارة همزة وصل بين الشمال و الجنوب حيث تتوسط طريقين وطنيين هما :

\*الطريق الوطني رقم 01 (شمال جنوب )

\*الطريق ب40 (شرق غرب )

و حسب المصالح المختصة لقطاع الاشغال العمومية المحلية فان معدل حركة المرور اليومية للمدينة تقارب 20الف مركبة منها60 بالمائة وزن ثقيل , و يزداد هذا المعدل خلال فترة الاعياد و الاسواق و ذلك بالنظر لطبيعة المنطقة .

و و بسبب غياب وسائل النقل الاخرى من قطارات و غيرها فان كل الحركات المرورية شمال – جنوب تمر بالمدينة.

و لهذا تقرر انشاء الطريق الاجتبابي ابتداء من الطريق ب40 بالجهة الغربية الى الطريق الوطني رقم01

### -التصميم و الانجاز:

يمتد الطريق على مسافة 10كلم و عرضه 8 متر تتخلله 3 منشآت فنية

اثنتان سفليتان وواحدة علوية في الطريق الاجتبابي مع الطريق ب40 . و قد أوكلت عملية الانجاز الى مؤسسات عمومية و اخرى خاصة.

<sup>6</sup> المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لمدينة عين وسارة سنة 2010

## الباب الثاني: تحليل مدينة عين وسارة بواسطة التحليل الرباعي SWOT

مقدمة :

اهتم العديد من الباحثين بدراسة تحليل SWOT حيث نتطرق في هذا الجزء الى عدة نقاط والمتمثلة فيما يلي :

### II-2-8- تعريف منهجية التحليل الرباعي (SWOT) :

تحليل SWOT أو ما يعرف بمنهجية التحليل الرباعي, هي أداة ابتكرها العالم "ألبرت همفري" في أوائل الستينات كأسلوب لإدارة الأعمال و التخطيط للاستراتيجيات و الأهداف , كلمة SWOT هي اختصار لأربع نقاط أساسية يتم التحليل من خلالها، اثنان منها على المستوى الخارجي واثنان منها على المستوى الداخلي للمنطقة المراد تحليلها، والأربع نقاط هي:

Strengths : نقاط القوة

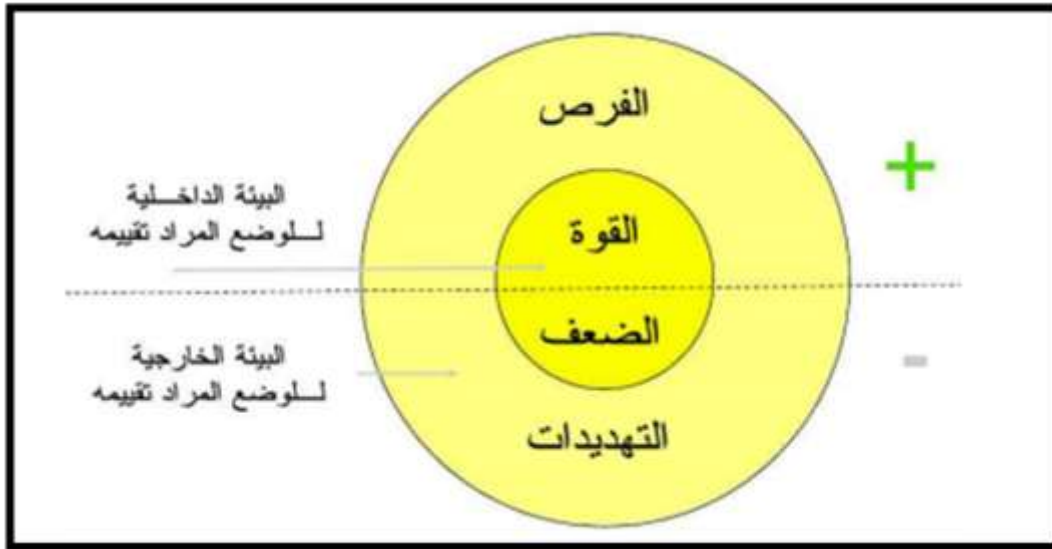
Weaknesses : نقاط الضعف

وهما تختصان بالعوامل الداخلية

Opportunities : الفرص

Threats : التهديدات

وهما تختصان بالعوامل الخارجية كما يوضحه الشكل التالي :



الشكل II.24: يوضح مكونات طريقة تحليل SWOT  
المصدر : الدورة التدريبية ( استراتيجيات التنمية العمرانية القومية) - National Urban Development Strategy

## II- 2- 9- استخدام SWOT:

تستخدم طريقة التحليل SWOT لتقييم الوضع الحالي لأي منطقة أو مساحة من خلال دراسة العوامل الخارجية المحيطة بها والعوامل الداخلية التي تؤثر فيها. بعد تحديد العوامل الداخلية و الخارجية ، يتم تحديد الاستراتيجيات الملائمة و التي تمثل نتيجة هذا التحليل كما هو موضح في الجدول التالي:

التحديات (خارجية, سلبية)	الفرص (خارجية, إيجابية)	
نقاط القوة - التهديدات تحديد الطرق التي من خلالها نتمكن من استخدام نقاط القوة للتخفيف من التهديدات الخارجية	نقاط القوة - الفرص استخدم نقاط القوة للاستفادة من الفرص المتاحة	نقاط القوة (داخلية, إيجابية)
نقاط الضعف - التهديدات العمل للحد من نقاط الضعف لتفادي التهديدات.	نقاط الضعف - الفرص تخطى نقاط الضعف من خلال الاستفادة من الفرص	نقاط الضعف (داخلية, سلبية)

جدول II-3: يوضح الاستراتيجيات المستعملة في طريقة التحليل الرباعي SWOT  
المصدر : من اعداد الطالبة

## II- 2- 10- أهمية التحليل SWOT

تعتبر أداة SWOT ركيزة مهمة من ركائز التحليل الاستراتيجي و نقطة البداية لوضع أي خطة على مستوى المنظمات و حتى الأفراد في اتخاذ قرارات حياتهم اليومية. و هي من أدوات التحليل السهلة و شديدة الأهمية في ذات الوقت و التي لا يجب إغفالها أو تجاهل أهميتها، و من أهم مزاياها :

- يساهم تحليل SWOT في تحديد نقاط القوة المتاحة التي يمكن تفعيلها لمواجهة العقبات، استغلال الفرص، و التقليل أو السيطرة من نقاط الضعف و مواجهة التهديدات المحتملة.

### الخلاصة :

نستخلص مما سبق أن التحليل الاستراتيجي يكتسي أهمية كبيرة لأنه يقود الى اكتشاف الفرص والتهديدات التي يخفيها المحيط الخارجي ومطابقتها مع مواطن القوة والضعف في المحيط الداخلي للمدينة ومن هذا المنطلق يتم استخراج المعلومات والتوجهات الممكنة التي تساعد في تطوير وتحسين المدينة و المنطقة بصفة اشمل.

## II- 2- 11- تحليل مدينة عين وسارة بواسطة التحليل الرباعي: swot

### تمهيد

نحاول في هذا الجزء تطبيق التحليل الرباعي SWOT على مدينة عين وسارة و ذلك بتحديد نقاط القوة و الضعف و الفرص و التهديدات و من ثم نحاول وضع استراتيجيات الهدف منها استغلال نقاط القوة و الفرص و التقليل من اثر نقاط الضعف و التهديدات .

### الجانب الاجتماعي:

نقاط القوة	نقاط الضعف
- مجتمع فتي. <sup>7</sup> - ثاني اكبر بلدية من حيث عدد السكان على مستوى ولاية الجلفة. <sup>8</sup>	- عدم وجود فرص عمل. <sup>9</sup> - نقص المؤهلات العلمية و التأهيلات المهنية. <sup>10</sup>
الفرص	التهديدات
- قربها من بلدية الجلفة و ما تزخر به من المؤهلات العلمية	- ارتفاع نسبة البطالة. <sup>11</sup> - النزوح الريفي و الهجرة نحو مدينة عين وسارة. <sup>12</sup>

### الجانب الاقتصادي:

نقاط القوة	نقاط الضعف
- برمجة منطقة صناعية. <sup>13</sup> - اختراق الطريق الوطني للنسيج الحضري لمدينة عين وسارة مما يضيف العديد من الامتيازات الاقتصادية. - وجود مصنع تحويل المنسوجات. <sup>14</sup> - انجاز مشاريع سوق الجملة (خاصة للمنتجات الزراعية): الجلفة وعين وسارة. <sup>15</sup>	- نقص هياكل الاستقبال و الفندقية. <sup>16</sup> - عدم وضوح في استراتيجيات النشاط الفلاحي. <sup>17</sup> - تأثير الطريق الاجتبابي على النشاط التجاري خاصة على المحلات التجارية الموجودة على واجهتي الطريق الوطني رقم 01 داخل النسيج العمراني. - عدم تفعيل سياسة الاستثمار بالمدينة <sup>18</sup>
الفرص	التهديدات
- ازدياد اجية طريق بوغزول /عين وسارة و الذي يعتبر احد العوامل الايجابية التي تعود بالمنفعة على مدينة عين وسارة خاصة من الجانب الاقتصادي. <sup>19</sup> - الاهمية الادارية و الاقتصادية المحورية للمدينة. <sup>20</sup> - برمجة مشروع في عين وسارة للمجازر الصناعية للحوم الحمراء. <sup>21</sup>	- الحد من التطور الاقتصادي للمدينة. <sup>22</sup> - نقص الانتاج الزراعي. <sup>23</sup>

<sup>7</sup> حسب احصائيات الولاية 94.62% اقل من 60 سنة

<sup>8</sup> حسب احصائيات الولاية سنة 2016 عدد سكان مدينة عين وسارة يقدر ب : 115584 نسمة

<sup>9</sup> حسب المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لمدينة عين وسارة سنة 2010

<sup>10</sup> حسب المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لمدينة عين وسارة سنة 2010

<sup>11</sup> حسب المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لمدينة عين وسارة سنة 2010

<sup>12</sup> حسب المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لمدينة عين وسارة سنة 2010

<sup>13</sup> حسب المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لمدينة عين وسارة سنة 2010

<sup>14</sup> حسب المخطط الجهوي لتهيئة الاقليم للهضاب العليا

<sup>15</sup> حسب المخطط الجهوي لتهيئة الاقليم للهضاب العليا

<sup>16</sup> حسب المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لمدينة عين وسارة سنة 2010

<sup>17</sup> حسب المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لمدينة عين وسارة سنة 2010

<sup>18</sup> حسب المخطط الجهوي لتهيئة الاقليم للهضاب العليا

<sup>19</sup> حسب المخطط الجهوي لتهيئة الاقليم للهضاب العليا

<sup>20</sup> حسب المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لمدينة عين وسارة سنة 2010

الجانب البيئي:

نقاط القوة	نقاط الضعف
- اتساع المساحة الفلاحية <sup>24</sup> - الطريق الاجتبابي و دوره في التخفيف من نسبة التلوث في المدينة	- هيمنة النشاط الرعوي العشوائي في المنطقة <sup>25</sup> - نقص في نسبة تساقط الامطار <sup>26</sup>
الفرص	التحديات
- وجود روى مستقبلية على الصعيد البيئي.	- تدهور الغطاء النباتي. <sup>27</sup> - ارتفاع نسبة التلوث في المدينة جراء حركة المرور العابرة للمدينة. <sup>28</sup> - التصحر نتيجة النشاط الرعوي. <sup>29</sup>

الجانب العمراني :

نقاط القوة	نقاط الضعف
- توفر المرافق الادارية. - تزود مدينة عين وسارة بشبكة طرق جيدة. - تنظيم واجهات المدينة . - توفر مرافق الفندقية. - تزودها بشبكة مياه . - شوارع الى حد ما مهينة.	- تداخل المنطقة الصناعية و الوسط الحضري لمدينة عين وسارة. <sup>30</sup> - وضعية حدود البلديات المجاورة (بلدية بنهار) - وجود شبكة السكة الحديدية يحد من توسع المدينة. <sup>31</sup> - غياب تنمية عمرانية بالأقطاب الثانوية لتخفيف الضغط عن مركز البلدية. <sup>32</sup> - اختلال في توزيع السكان بين المدينة و المناطق المجاورة لها. <sup>33</sup> - نقص المرافق العمومية. <sup>34</sup> - التوسع الحضري باتجاه غرب المدينة مما قد يؤدي الى الغاء دور و اهمية الطريق الاجتبابي.
الفرص	التحديات
- وجود مشروع المدينة الجديدة بوغزول كنقطة دعم لمدينة عين وسارة. <sup>35</sup> - انفتاحها على الجهة الغربية و اندماجها في الشبكة الاقليمية (شرق - غرب) (شمال - جنوب) جعلها نقطة مفصلية .	- عدم انتظام النسيج الحضري داخل المدينة. <sup>36</sup>

<sup>21</sup> حسب المخطط الجهوي لتهيئة الاقليم للهضاب العليا

<sup>22</sup> حسب المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لمدينة عين وسارة سنة 2010

<sup>23</sup> حسب المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لمدينة عين وسارة سنة 2010

<sup>24</sup> حسب المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لمدينة عين وسارة سنة 2010 61% مساحة فلاحية

<sup>25</sup> حسب المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لمدينة عين وسارة سنة 2010

<sup>26</sup> حسب المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لمدينة عين وسارة سنة 2010

<sup>27</sup> حسب المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لمدينة عين وسارة سنة 2010.

<sup>28</sup> حسب المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لمدينة عين وسارة سنة 2010.

<sup>29</sup> حسب المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لمدينة عين وسارة سنة 2010.

<sup>30</sup> حسب المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لمدينة عين وسارة سنة 2010.

<sup>31</sup> حسب المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لمدينة عين وسارة سنة 2010.

<sup>32</sup> حسب المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لمدينة عين وسارة سنة 2010.

<sup>33</sup> حسب المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لمدينة عين وسارة سنة 2010 حيث 97.34% سكان يتركزون في المدينة بينما 2.66% متواجدون في

المناطق المبعثرة .

<sup>34</sup> حسب المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لمدينة عين وسارة سنة 2010.

<sup>35</sup> حسب المخطط الجهوي لتهيئة الاقليم للهضاب العليا.

<sup>36</sup> حسب المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لمدينة عين وسارة سنة 2010.

- فضاء مناسب للاستثمار.

بعد تحديد نقاط القوة و الضعف و الفرص و التهديدات لمدينة عين وسارة نحاول وضع بعض الاستراتيجيات لاستغلال نقاط القوة و الفرص مع التقليل من اثر التهديدات و نقاط الضعف .

#### نقاط القوة – الفرص:

- استغلال اليد العاملة و الموقع الاستراتيجي لمدينة عين وسارة و ذلك بإنشاء قطب اقتصادي و خدماتي من شأنه تحسين الوضع الاقتصادي للمدينة و تطوير الواجهة الحضرية للطريق الاجتبابي.

#### نقاط القوة -التهديدات :

- استغلال اليد العاملة لإعادة الاعتبار للنشاط الفلاحي و ذلك للحد من التصحر و التقليل من نسبة البطالة .  
- طرح خريطة للأنشطة الاستثمارية على مستوى مدينة عين وسارة من شأنها رفع اقتصاد المدينة.

#### نقاط الضعف -الفرص:

- تحسين النسيج العمراني و ذلك لما تلعبه مدينة عين وسارة من اهمية ادارية و اقتصادية بالنسبة لولاية الجلفة في إطار توجيهات المخطط الجهوي لتهيئة الإقليم .

- برمجة مشاريع ذات طابع سياحي (إنشاء هياكل استقبال و فندقة ) خاصة ان مدينة عين وسارة تقع بالقرب من المدينة الجديدة بوغزول .

-انشاء أقطاب من شأنها تخفيف تمركز السكان في مدينة عين و سارة.

- توفير أقطاب للاستثمار و جذب رؤوس الأموال لإقامة المشاريع الاقتصادية وتوفير فرص عمل جديدة.

#### نقاط الضعف -التهديدات:

- توفير مرافق تعليمية و تمهينية .

- وضع رؤى مستقبلية للحد من النزوح و الهجرة و ذلك بتنمية الاقطاب الريفية و باستحداث مرافق خدماتية في المناطق الريفية .

- العمل على نشر الوعي المجتمعي بأهمية مشاركة المرأة ودمجها في العملية الإنتاجية .

- وضع رؤى مستقبلية لتحقيق التنمية المستدامة.

- تفعيل الدور الاجتماعي في الحفاظ علي البيئة بالتوعية والاعلام .

- برمجة خطط و استراتيجيات للدعم الفلاحي .

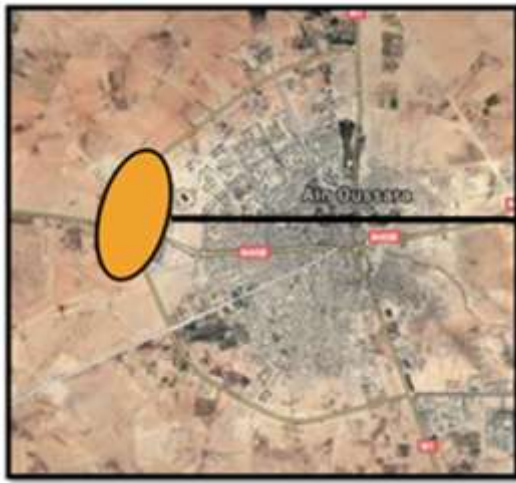
## الباب الثالث: دراسة موقع المشروع

### II-3-1-1- تقديم اجمالي لموقع المشروع :

إرتأينا في هذا الجزء الى دراسة تحليلية لمجموعة من العناصر الخاصة بموقع المشروع و الممثلة فيما يلي :

### II-3-1-1- موقع المشروع بالنسبة للمدينة :

تقع أرضية المشروع غرب مدينة عين وسارة عند تقاطع الطريقتين (الطريق الاجتبابي –الطريق الوطني رقم 40)



الشكل II. 25.: صورة توضح موقع المشروع بالنسبة لمدينة عين وسارة  
المصدر : Google earth



الشكل II. 26.: صورة توضح تقاطع الطريقتين  
المصدر : Google earth



الشكل II. 28.: صورة للطريق الوطني ب 40  
المصدر : الطالبة



الشكل II. 27.: صورة للطريق الاجتبابي  
المصدر : الطالبة

### II-3-1-2- سبب اختيار الموقع

- تقع أرضية المشروع بالقرب من النسيج الحضري لمدينة عين وسارة .
- وجود تدفق عالي ناتج من المحورين الرئيسيين الطريق الاجتبابي و الطريق الوطني ب40، كما أن الموصولية سهلة وجيدة .
- يمثل الموقع امكانية توسعة مستقبلية
- طبوغرافيا الموقع ذات ارضية نوعا ما مسطحة مما يعطيه مؤهلات جيدة و اهمية كبيرة.



الشكل II.29 : صورة توضح موقع المشروع بالنسبة لمدينة عين وسارة  
المصدر : Google earth

II-3-1-3-المحاور الرئيسية و حدود الموقع :

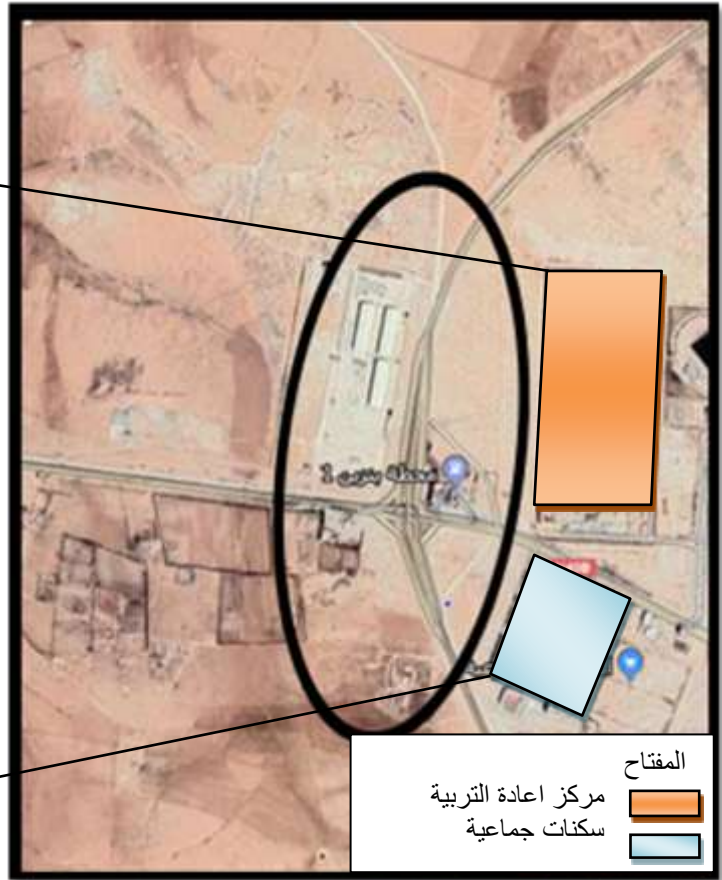
- يحد قطعة أرضية المشروع من :
- ✓ الجهة الشرقية مركز اعادة التربية و سكنات.
- ✓ من الجهة الغربية اراضي شاغرة .
- ✓ من الشمال اراضي شاغرة
- ✓ من الجهة الجنوبية اراضي شاغرة



الشكل II. 31: صورة لمركز اعادة التربية  
المصدر : من إعداد الطالبة



الشكل II. 32: صورة للسكنات الجماعية  
المصدر : من إعداد الطالبة



الشكل II. 30: صورة توضح حدود موقع المشروع  
المصدر : Google earth

خاتمة الفصل الثاني

اعتمادا على ما سبق سنحاول الاجابة على الاشكاليات المطروحة بالنسبة لمدينة عين وسارة وذلك من خلال تصميم مشروع حضري مستدام , من شأنه تحسين الوضع الاقتصادي للمدينة و تطوير الواجهة الحضرية للطريق الاجتبابي بحيث يكون قطب جاذب للاستثمار الخدماتي و الاقتصادي.

## الفصل الثالث :

# البرمجة و التصميم

الباب الاول : برمجة المشروع ✓

الباب الثاني : تصميم المشروع ✓

## الباب الاول : برمجة المشروع

### مقدمة

فصل البرمجة و التصميم هو المرحلة النهائية في تصميم المشروع ، نسعى فيه الى الأخذ بعين الاعتبار دراسة الامثلة مع تطبيق بعض المبادئ الايكولوجية، مع الأخذ بعين الاعتبار بعض المعطيات من الدراسة التحليلية لمدينة عين وسارة.

### III-1- البرمجة :

#### III-1-1- تعريف بالبرنامج:

البرنامج هو عملية تشمل جميع مكونات النسيج الحضري كالسكن؛ المرافق الاقتصادية؛ المرافق العامة،ومن أجل استخلاص برمجة المشروع تم الاعتماد على مبدئين .

#### III-1-2- المبادئ المعتمدة في البرمجة :

III-1-2-1- برمجة المناطق المتجانسة: و ذلك بالاعتماد على الامثلة المدروسة .

III-1-2-2- مبدأ برمجة المرافق و التجهيزات: و ذلك بالاعتماد على المخطط الوطني للتهيئة و التعمير لمدينة عين وسارة سنة 2010 و احصائيات ولاية الجلفة سنة 2016.

III-1-3 برنامج المشروع :

المساحة بالمتر مربع	المرافق	الوحدات
8364 - 3864 - 6057 - 4662 - 8764 -	- مصنع المعجنات - مصنع النسيج - مصنع الالبان - مصنع الورق - مصنع المشروبات	وحدة الصناعات الخفيفة
4851 - 5996 - 10325 - 2434 -	- مركز تجاري 1 - مركز تجاري 2 - محلات تجارية - مركز متعدد الخدمات	وحدة التجارية
5557 - 4389 - 5777 - 4221 -	- مركز بريد وموصلات - بنك - مركز استثمارات - بورصة	وحدة الادارية و مركز الاستثمار
6944 - 5610 -	- سكنات شبه جماعية - سكنات جماعية	وحدة السكنية
4221 - 3178 - 6388 - 9500 - 8500 -	- مدرسة ابتدائية - متوسطة - ثانوية - مركز تكوين - مكتبة	وحدة التعليمية
10325 - 4409 - 5610 -	- مركب رياضي - مسبح - فيلات فندقية	وحدة الترفيهية و السياحية
-	- غابات	مسطحات خضراء

الجدول III-1 : برنامج المشروع  
المصدر : من اعداد الطالبة

## الباب الثاني : تصميم المشروع

### III-2-2- تصميم المشروع :

#### III-2-1- الفكرة الاولى

#### المرحلة الاولى:

#### تحديد ارضية المشروع



الشكل III.33: صورة توضح حدود موقع المشروع  
المصدر : من اعداد الطالبة

المرحلة الثانية

انشاء طريق ميكانيكي محيط بأرضية المشروع.



الشكل III.34: صورة توضح الطريق الميكانيكي المحيط بالمشروع  
المصدر: من اعداد الطالبة

مرحلة الثالثة

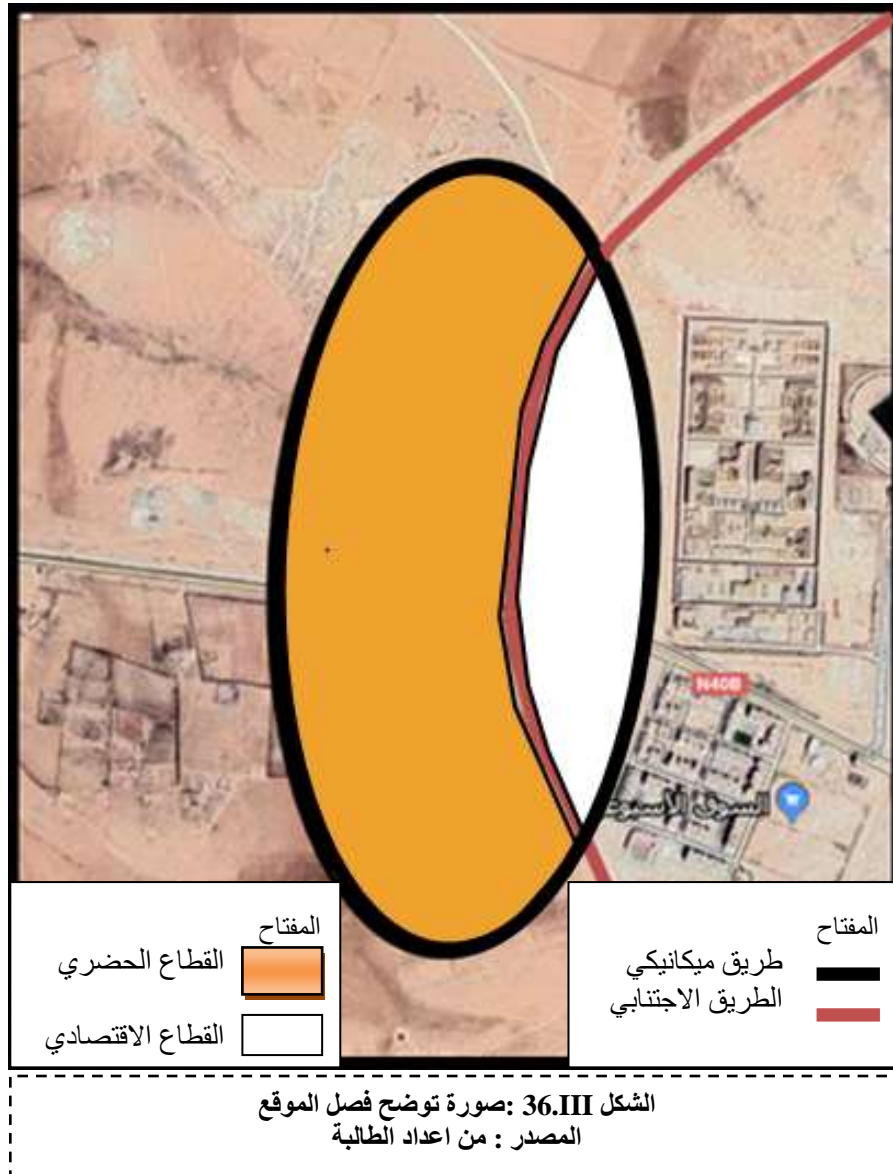
إن وضعية الطريق الاجتنبائي تمكنه من دور الربط من الناحية الشكلية و يفصل من الناحية الوظيفية (الجانب الحضري – الجانب الاقتصادي ) , كما أنه يمثل حد للوسط الحضري و بداية الوسط الاقتصادي و مهيكّل للعجلة الاقتصادية, حيث تتربع أرضية المشروع على مساحة تقدر بحوالي 60هكتار.



الشكل III.35: صورة توضح وضعية الطريق الاجتنبائي بالنسبة لموقع المشروع  
 المصدر : من اعداد الطالبة

المرحلة الرابعة

فصل الموقع الى قسمين القطاع الحضري و القطاع الاقتصادي .



المرحلة الخامسة

المحاور الهيكلية:

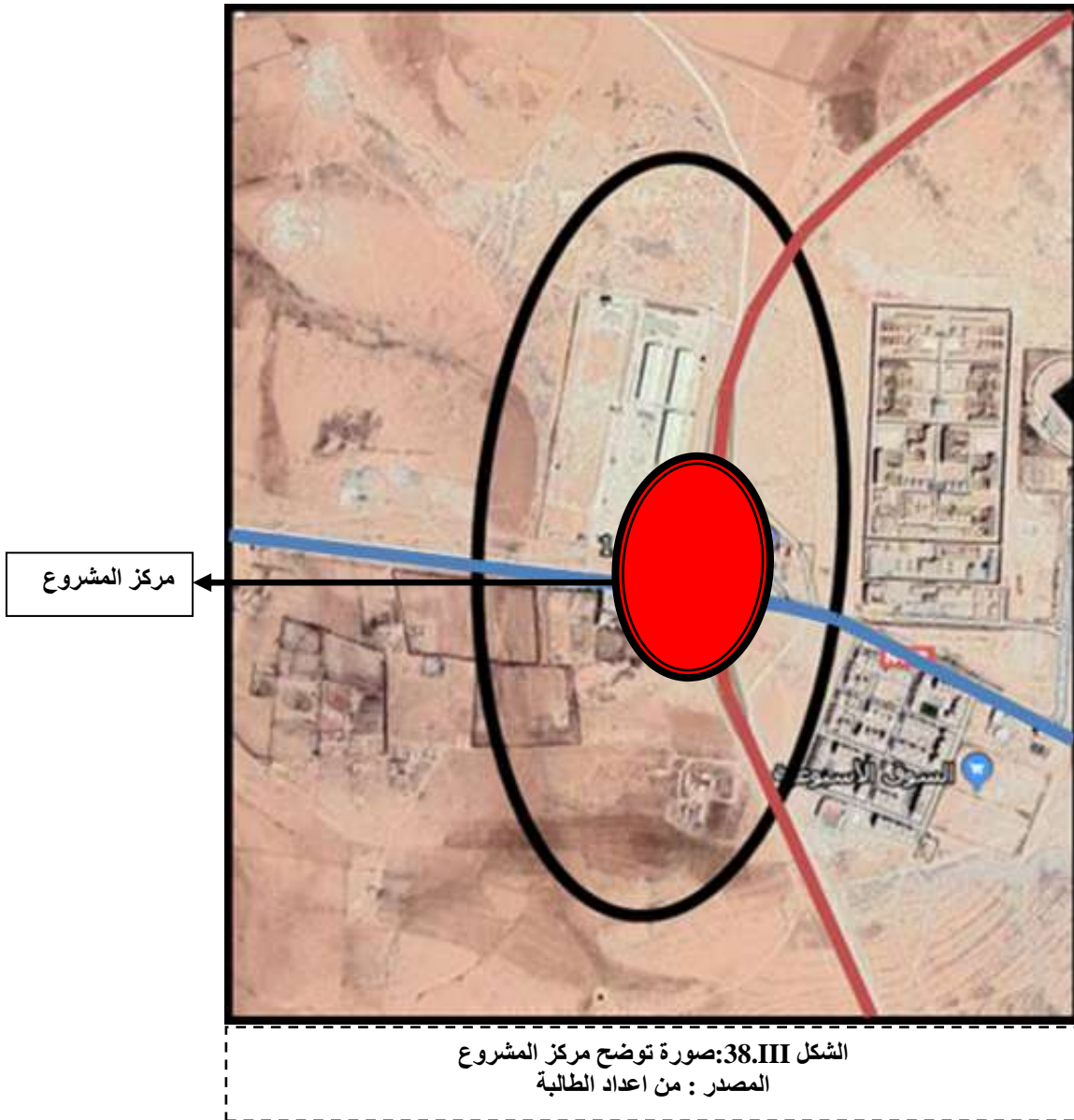
من أجل هيكلية موقع المشروع تم الاعتماد على الطريق الاجتيابي و الطريق الوطني ب40 باعتبارهم محورين أساسيين للمشروع.



الشكل III.37: صورة توضح المحاور الهيكلية للمشروع  
المصدر : من اعداد الطالبة

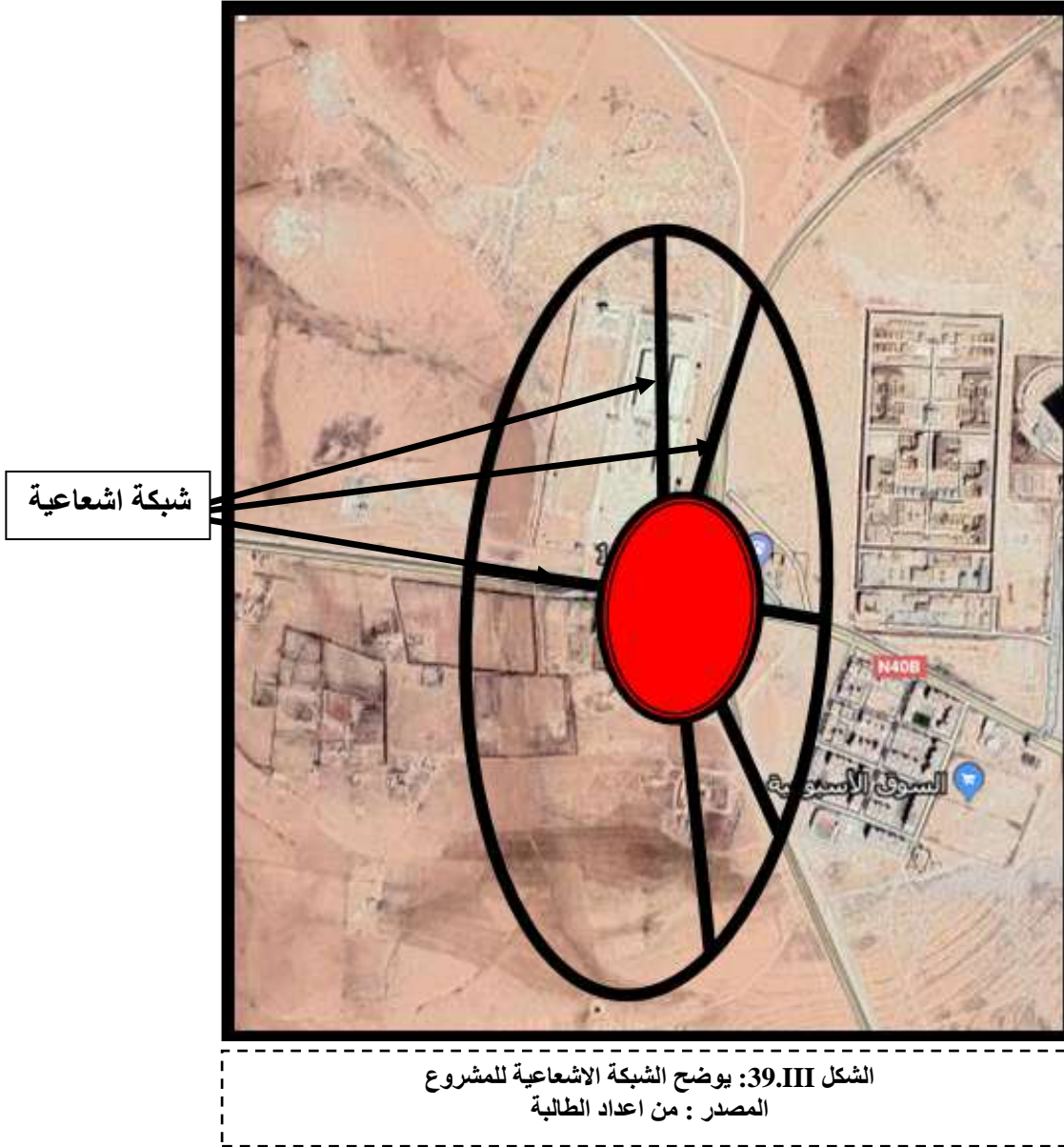
المرحلة السادسة

لإبراز أهمية المحورين تم انشاء مركز مهيكل تحديدا في تقاطعهما ، باعتباره مركز ثقل المشروع حيث تتمركز فيه جميع الوحدات الادارية . ويكمن دور هذا المركز في تكوين شكل هندسي ووظيفي، كما أن دمج مبدأ المركزية يسمح لنا بالحفاظ على الاستمرارية والترابط الوظيفي للمشروع بين القطاع الحضري و القطاع الاقتصادي.



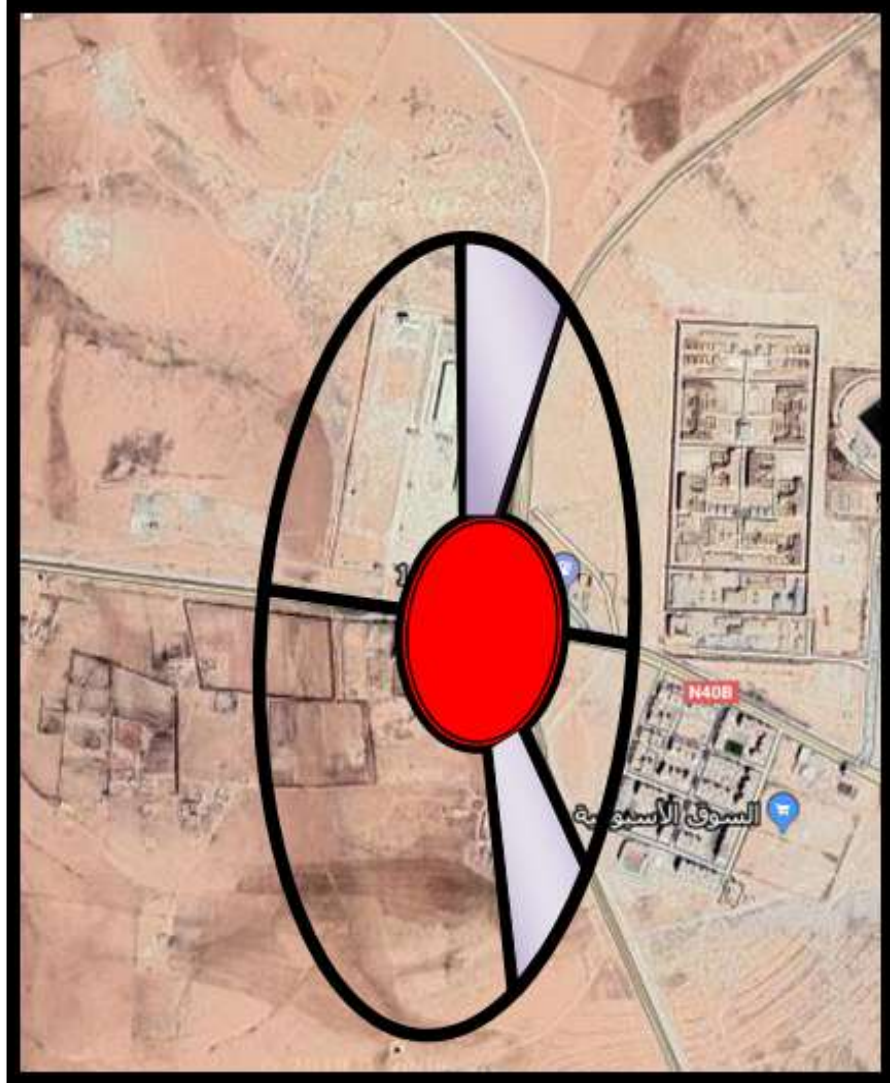
المرحلة السابعة

من أجل ضمان الاستمرارية الحضرية تم إنشاء شبكة توزيع هندسية اشعاعية انطلاقا من المركز و ذلك لتسهيل الحركة وللمحافظة على نظام فعال للتحكم في المساحات، حيث تسمح هذه الشبكة بالتوسع في كل الاتجاهات، ومن خلالها يستطيع المتجول أو المستخدم الانتقال وتحديد مكانه بدقة داخل شوارع الحي.



المرحلة الثامنة

انشاء الوحدات التجارية على طول المشروع لإعطاء واجهة حضرية للطريق وتعزيز التبادل التجاري



الشكل 40.III: صورة توضح تموضع الوحدات التجارية  
المصدر : من اعداد الطالبة

الوحدات الادارية

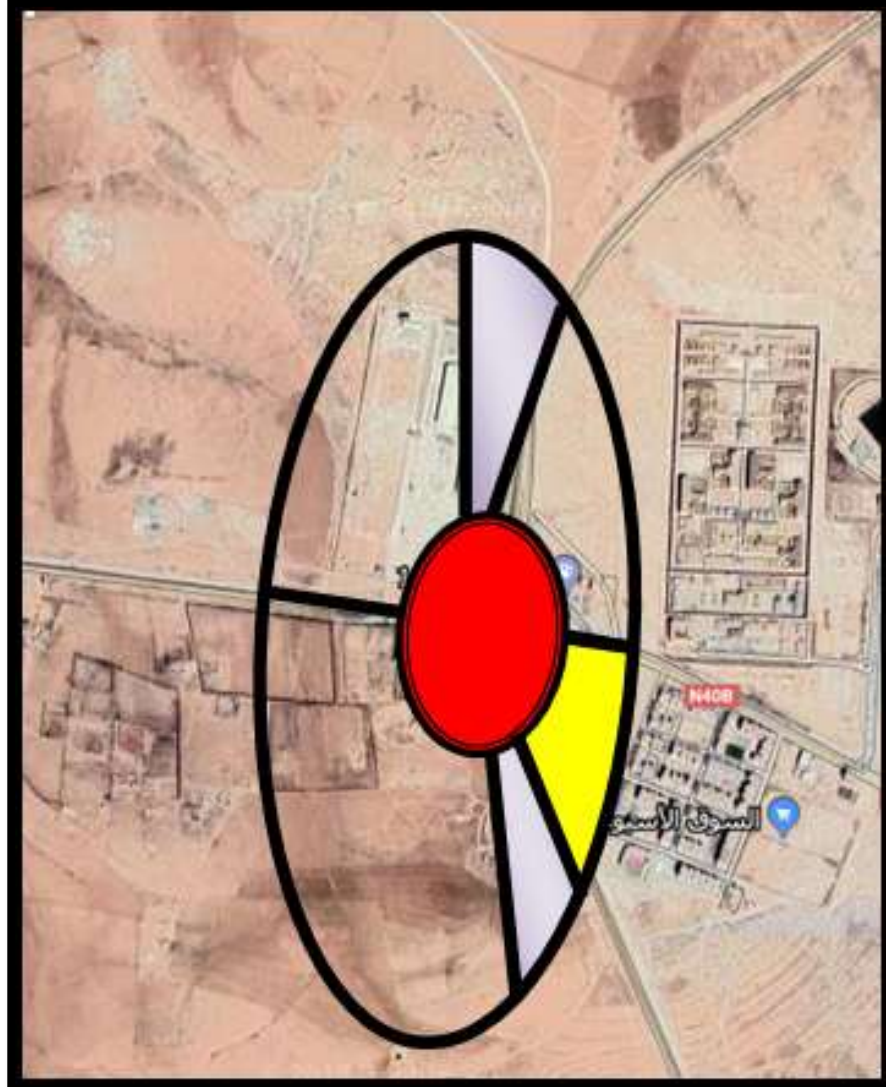


الوحدات التجارية



المرحلة التاسعة

انشاء الوحدات السكنية بالقرب من التجمعات السكنية الموجودة لضمان الاستمرارية الحضرية للمشروع



الشكل 41.III: صورة توضح تموضع الوحدات السكنية  
المصدر: من اعداد الطالبة

الوحدات الادارية



الوحدات التجارية

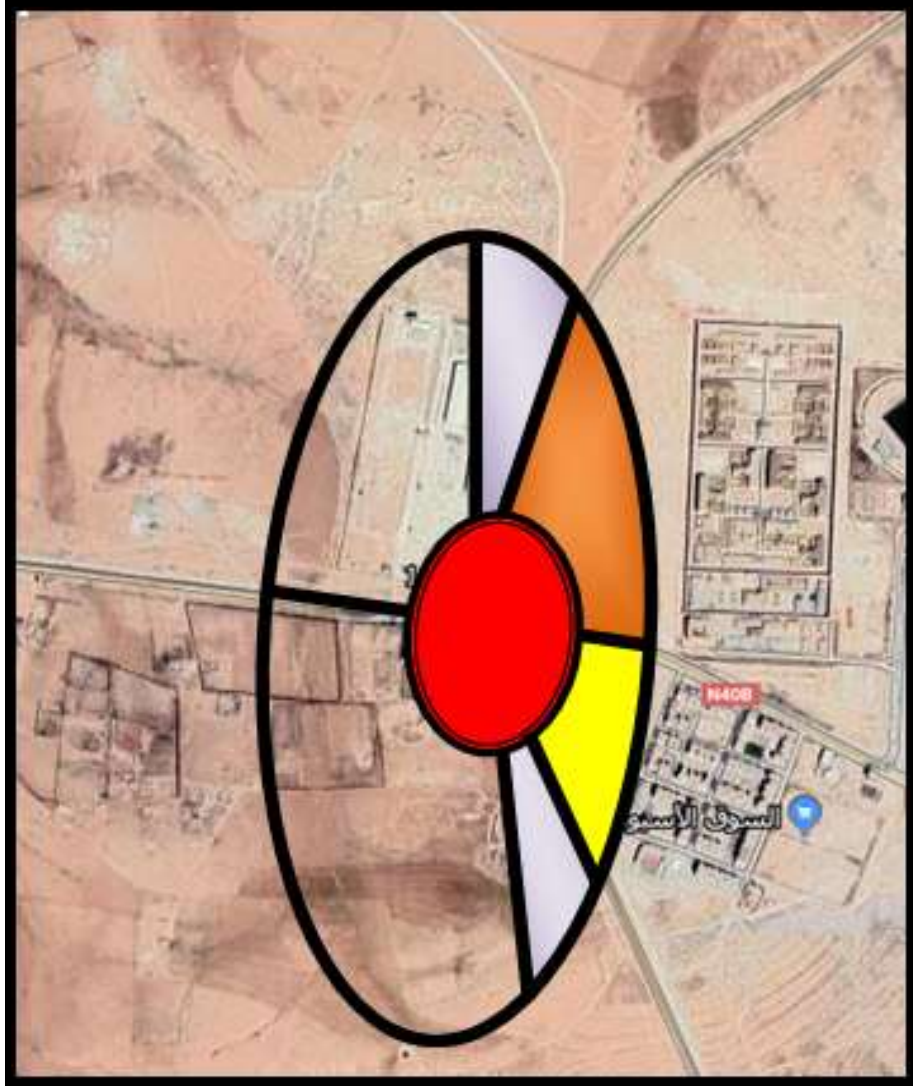


الوحدات السكنية



المرحلة العاشرة

انشاء وحدات تعليمية بالقرب من الوحدات السكنية لضمان الاستمرارية الحضرية و توفير خدمات التعليم للسكان

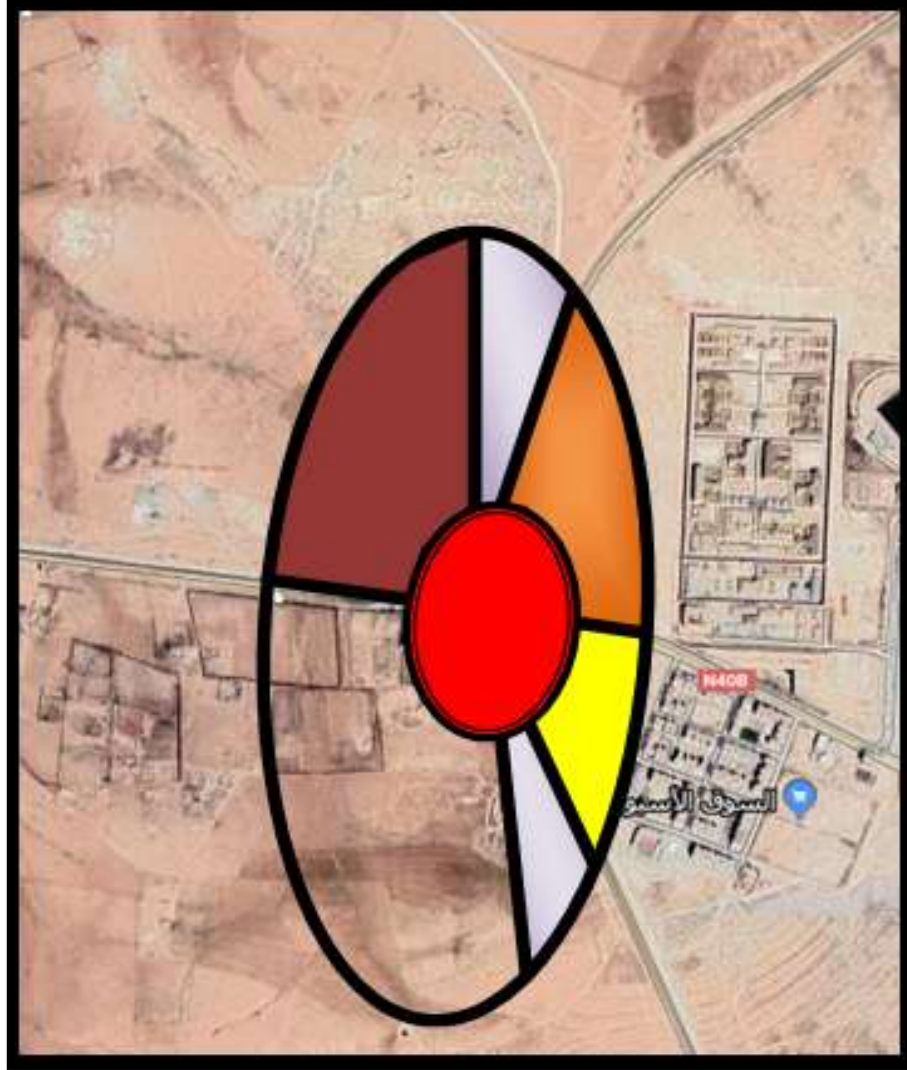


الشكل III.42: صورة توضح تموضع الوحدات التعليمية  
المصدر : من اعداد الطالبة

- الوحدات الادارية
- الوحدات التجارية
- الوحدات السكنية
- الوحدات التعليمية

المرحلة الحادية عشر

انشاء الوحدات الفندقية و الترفيهية في الشمال الغربي للمشروع لما يتوفر عليه من شروط الخصوصية والهدوء.



الشكل 43.III: صورة توضح تموضع الوحدات الترفيهية  
المصدر : من اعداد الطالبة

الوحدات الترفيهية و الفندقية



الوحدات الادارية



الوحدات التجارية



الوحدات السكنية

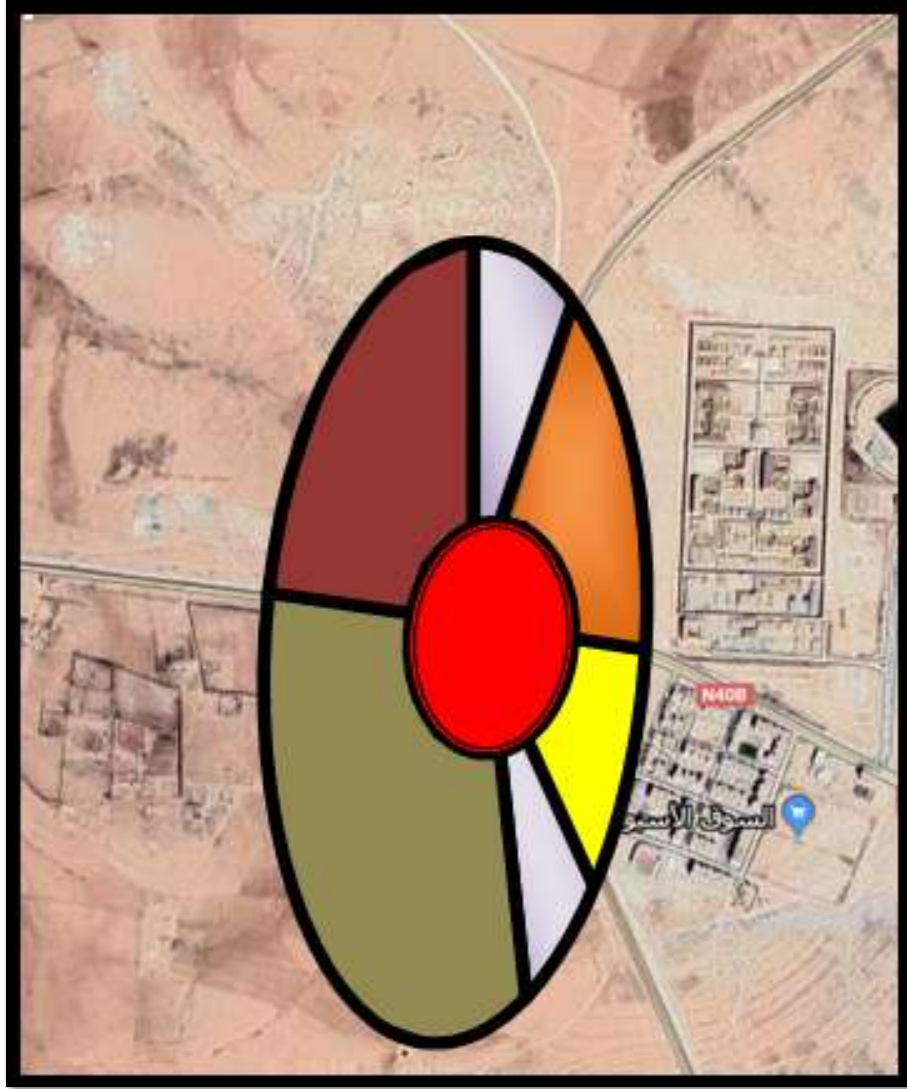


الوحدات التعليمية









المرحلة الثانية عشر

انشاء وحدات الصناعة الخفيفة في الجهة الجنوبية للمشروع و جاءت منفصلة عن الوحدات السكنية و الفندقية للحد من التلوث و الضجيج مع ضمان القرب من المحلات التجارية لتعزيز التبادل التجاري.

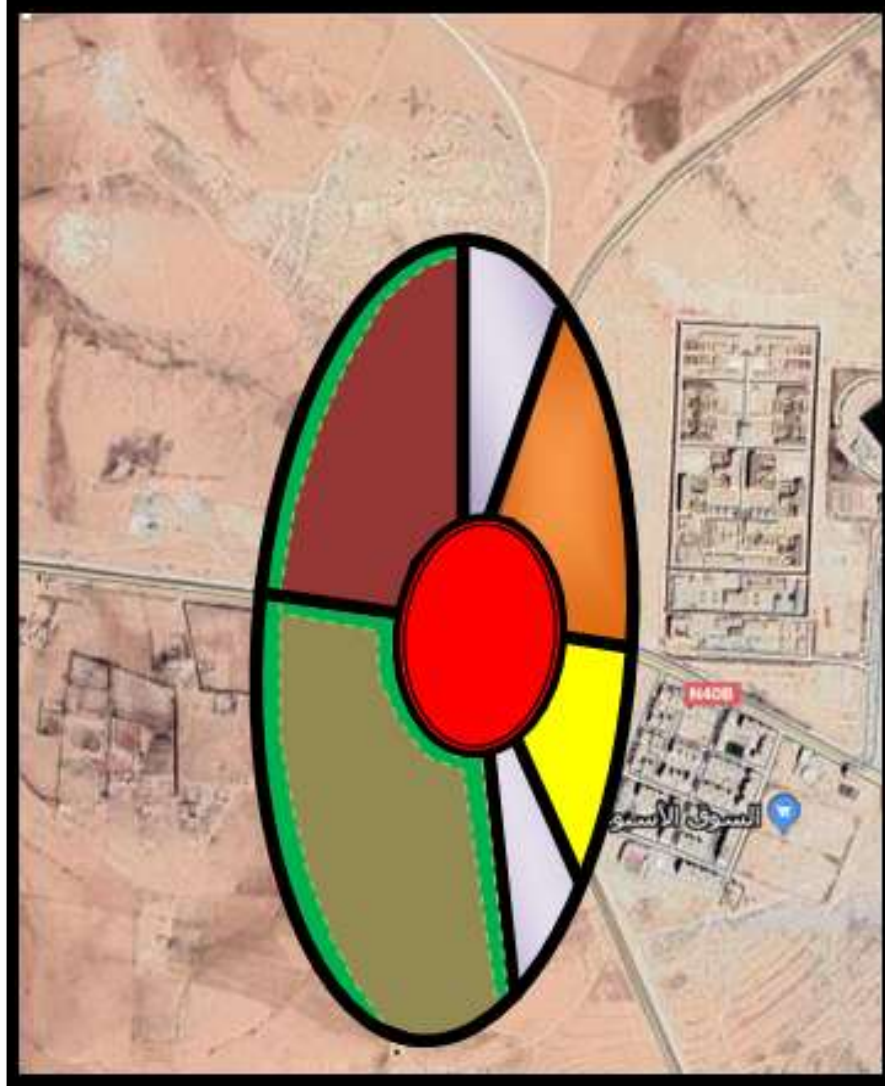


الشكل III.44: صورة توضح تموضع الوحدات الصناعية  
المصدر : من اعداد الطالبة








الوحدات الترفيهية و الفندقية		الوحدات الادارية	
الوحدات الصناعية		الوحدات التجارية	
		الوحدات السكنية	
		الوحدات التعليمية	

المرحلة الثالثة عشر

انشاء حزام اخضر محيط بالمشروع لتلطيف الجو و حماية المشروع من المؤثرات الخارجية كما تم انشاء مسطحات خضراء محيطة بالوحدات الصناعية للتقليل من التلوث و الفصل بينها وبين الوحدات الترفيهية.



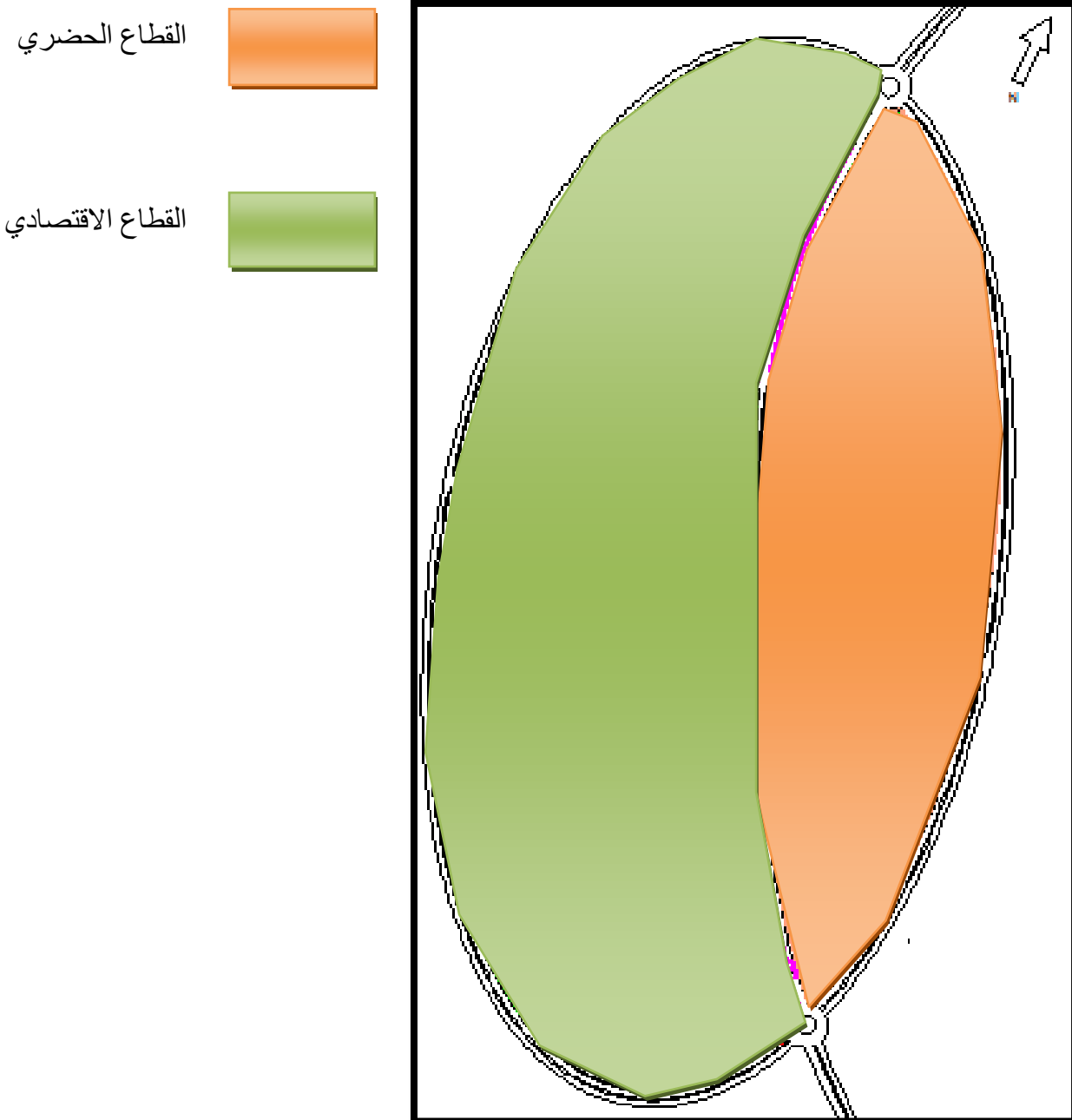
الشكل III.45: صورة توضح تموضع المسطحات الخضراء  
المصدر : من اعداد الطالبة

الوحدات الترفيهية و الفندقية		الوحدات الادارية	
الوحدات الصناعية		الوحدات التجارية	
مسطحات خضراء		الوحدات السكنية	
		الوحدات التعليمية	

### III-2-2- دمج مبادئ الاستدامة في المشروع :

#### III-2-2-1- التسيير العقلاني للأراضي :

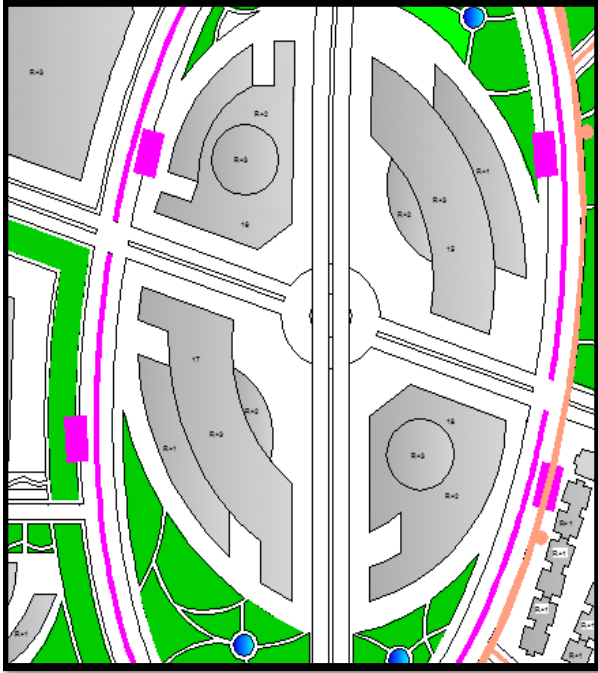
تم تصميم المشروع بالفصل بين القطاع الحضري و الاقتصادي . اذ تم التقريب بين الوحدات الصناعية و التجارية لتعزيز التبادل التجاري . و التقريب بين الوحدات السكنية و التعليمية لتوفير الخدمات التعليمية للسكان.



الشكل III.46: تسيير المخاطر  
المصدر : من اعداد الطالبة

III-2-2-2-2- تسيير النقل:

الاعتماد على خطوط التنقل البيولوجي من اجل توفير جو ملائم و نقي . تم الاعتماد على التنقل الهادئ بالنسبة للقطاع الحضري لتوفير جو هادئ و نقي بالنسبة للسكان. كما تم الاعتماد على التنقل بالحافلات بالنسبة للقطاع الاقتصادي للتقليل من انبعاث الغازات و التلوث الناتج عن المركبات . تصميم موقفين عند مداخل المشروع للتقليل من الحركة المرورية داخل المشروع.



موقف الحافلة

مسار الحافلة

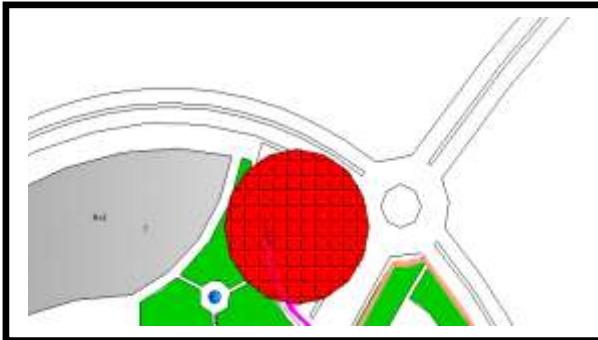
الشكل III.48: تسيير التنقل باستعمال الحافلات  
المصدر : من اعداد الطالبة



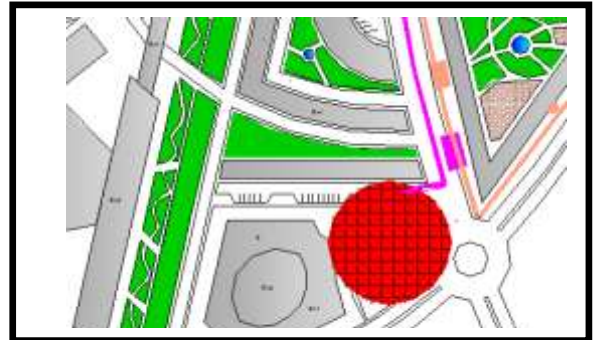
موقف الدراجات الهوائية

مسار الدراجات الهوائية

الشكل III.47: تسيير التنقل باستعمال الدراجات الهوائية  
المصدر : من اعداد الطالبة



الشكل III.50: موقف السيارات متعدد الطوابق في المشروع  
المصدر : من اعداد الطالبة



الشكل III.49: موقف السيارات متعدد الطوابق في المشروع  
المصدر : من اعداد الطالبة

### III-2-2-3- تسيير النفايات :

تم الاعتماد على نظامين :

بالنسبة للوحدات السكنية و الفندقية تم تصميم نظام حديث لتجميع النفايات و فصل عناصرها بسهولة في مكان تجميعها تمهيدا لإعادة تدويرها و استغلالها في الصناعات المختلفة بحيث يقوم هذا النظام على توزيع خزانات تحت الارض و فصل عناصر النفايات داخل هذه الخزانات بتخصيص ثلاث انواع منها ( ورق مواد عضوي – بلاستيك ) و تقوم سيارة مخصصة لذلك مزودة بمكبس بأخذ كل نوع على حدى و كبسه داخلها و اخراج مكعب من نوع واحد يتم استغلاله في غرض صناع .

بالنسبة للمصانع تم انشاء مركز لتجميع و تدوير المخلفات الصناعية داخل الوحدات الصناعية



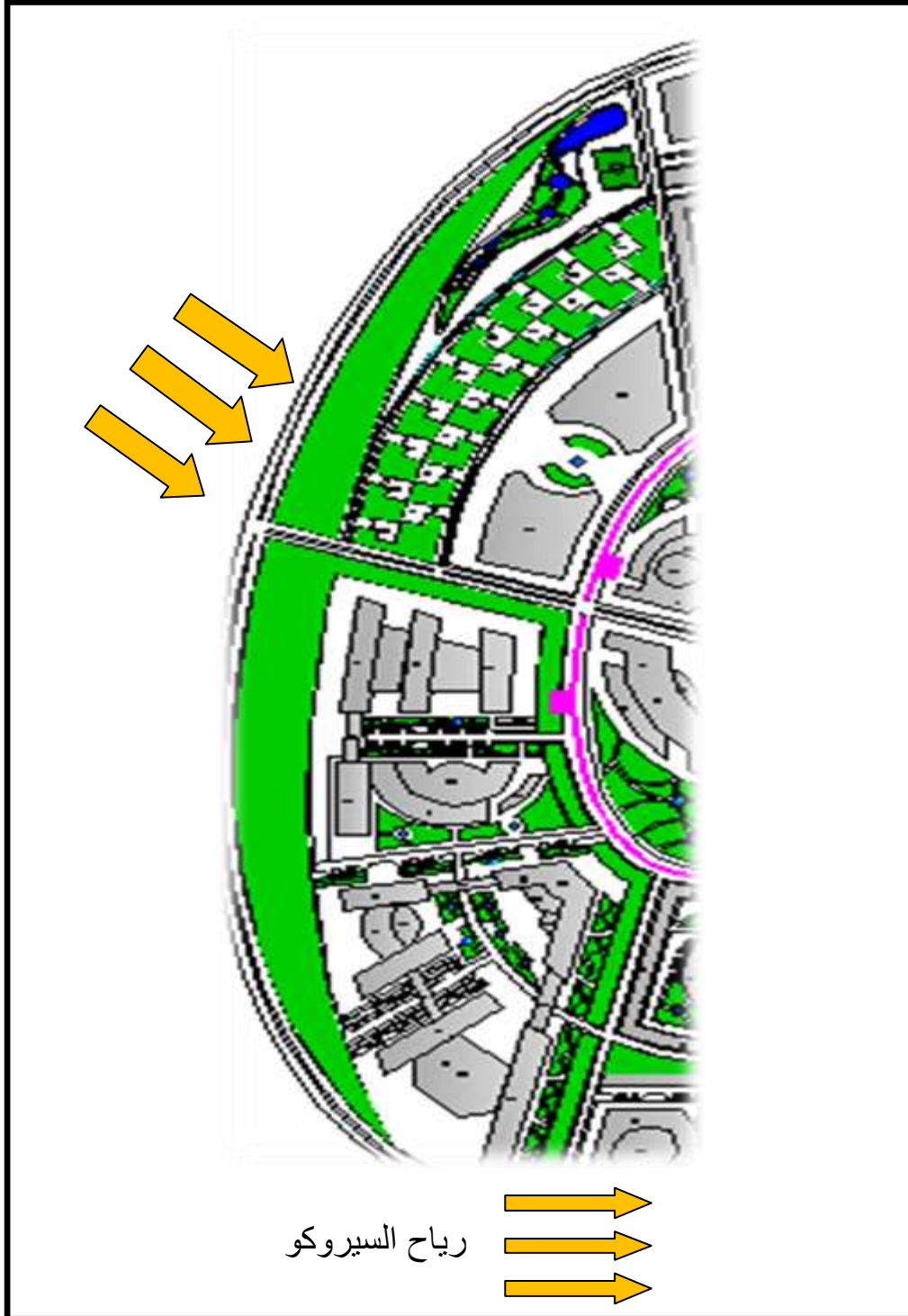
الشكل III.51:صورة لوحدة خزانات القمامة الثلاثية لفصل و تجميع المخلفات الصلبة  
المصدر : الرحاب ومدينتي نماذج ناجحة للمدن الجديدة في مصر



الشكل III.52:صورة لسيارة القمامة المزودة بالمكبس  
المصدر : الرحاب ومدينتي نماذج ناجحة للمدن الجديدة في مصر

III-2-2-4- تسخير المخاطر :

تسيير المخاطر و المتمثلة في الرياح الرملية رياح السيروكو من الجهة الشمالية الغربية و الشمالية الجنوبية فقد تم انشاء حزام اخضر لحماية المشروع منها.



الشكل III.53:تسيير المخاطر في المشروع  
المصدر:امن اعداد الطالبة



الشكل III.54: صورة 3D تبين الحزام الاخضر في المشروع  
المصدر: امن اعداد الطالبة



الشكل III.55: صورة 3D تبين الحزام الاخضر في المشروع  
المصدر: امن اعداد الطالبة



الشكل III.56: صورة 3D تبين الحزام الاخضر في المشروع  
المصدر: امن اعداد الطالبة



الشكل III.57: صورة 3D تبين الحزام الاخضر في المشروع  
المصدر: امن اعداد الطالبة

III-2-2-5- الفضاءات العامة :

من اجل اعطاء المشروع صورة مستدامة تم انشاء مجموعة من الفضاءات العامة و المتمثلة في المناطق الترفيهية لتعزيز الترابط الاجتماعي للمشروع.



الشكل III.58: صورة 3D تبين الفضاءات العامة  
المصدر: امن اعداد الطالبة



الشكل III.59: صورة 3D تبين الفضاءات العامة  
المصدر: امن اعداد الطالبة



الشكل 60.III: صورة 3D تبيين الفضاءات العامة  
المصدر: امن اعداد الطالبة



الشكل 61.III: صورة 3D تبيين الفضاءات العامة  
المصدر: امن اعداد الطالبة

## III-2-2-7- مساحات خضراء :

تصميم عدة مساحات خضراء في المشروع. بحث تم تصميم احزمة خضراء احدها يفصل المشروع عن المحيط الخارجي من الجهة الغربية و احدها يفصل الوحدات الصناعية عن مختلف الوحدات. كما تم تصميم عدة مساحات خضراء موزعة على المشروع لإضفاء الطابع الايكولوجي للمشروع.



الشكل III.62: صورة 3D تبيّن مسطحات خضراء  
المصدر: امن اعداد الطالبة



الشكل III.63: صورة 3D تبين مسطحات خضراء  
المصدر: امن اعداد الطالبة



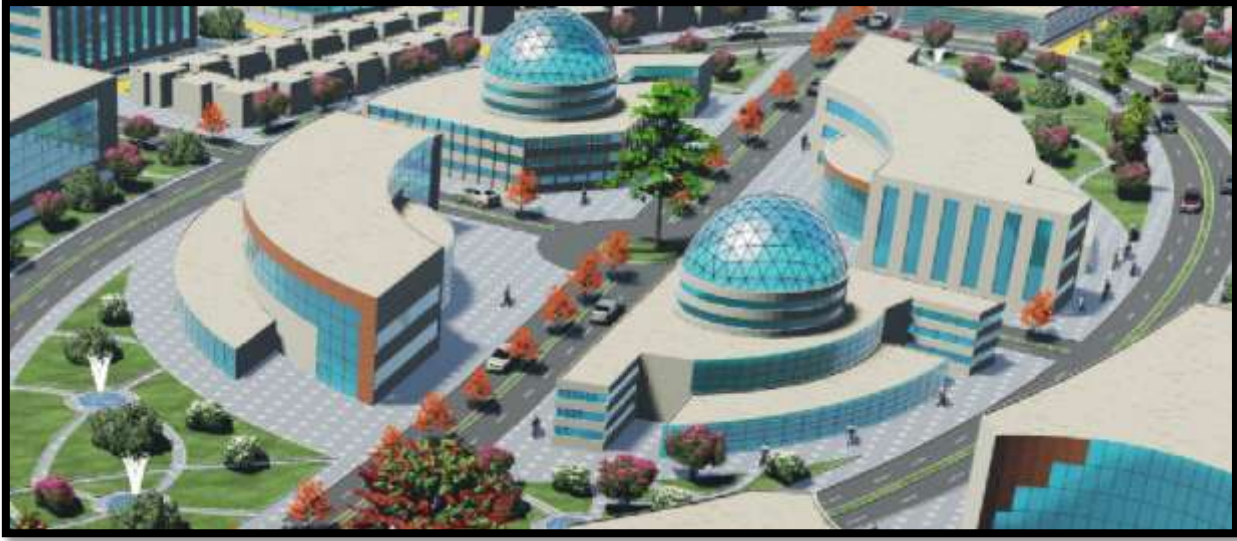
الشكل III.64: صورة 3D تبين المسطحات الخضراء  
المصدر: امن اعداد الطالبة



الشكل III.65: صورة 3D تبيين مركز المشروع  
المصدر: امن اعداد الطالبة



الشكل III.66: صورة 3D مركز المشروع  
المصدر: امن اعداد الطالبة



الشكل III.67: صورة 3D مركز المشروع  
المصدر: امن اعداد الطالبة



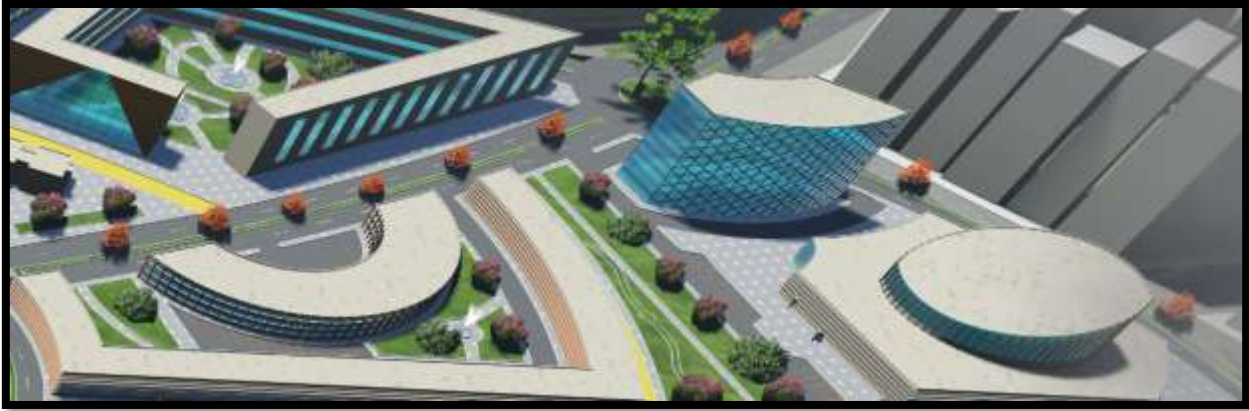
الشكل 68.III: صورة 3D تبين القطاع الحضري  
المصدر: امن اعداد الطالبة



الشكل 69.III: صورة 3D تبين القطاع الحضري  
المصدر: امن اعداد الطالبة



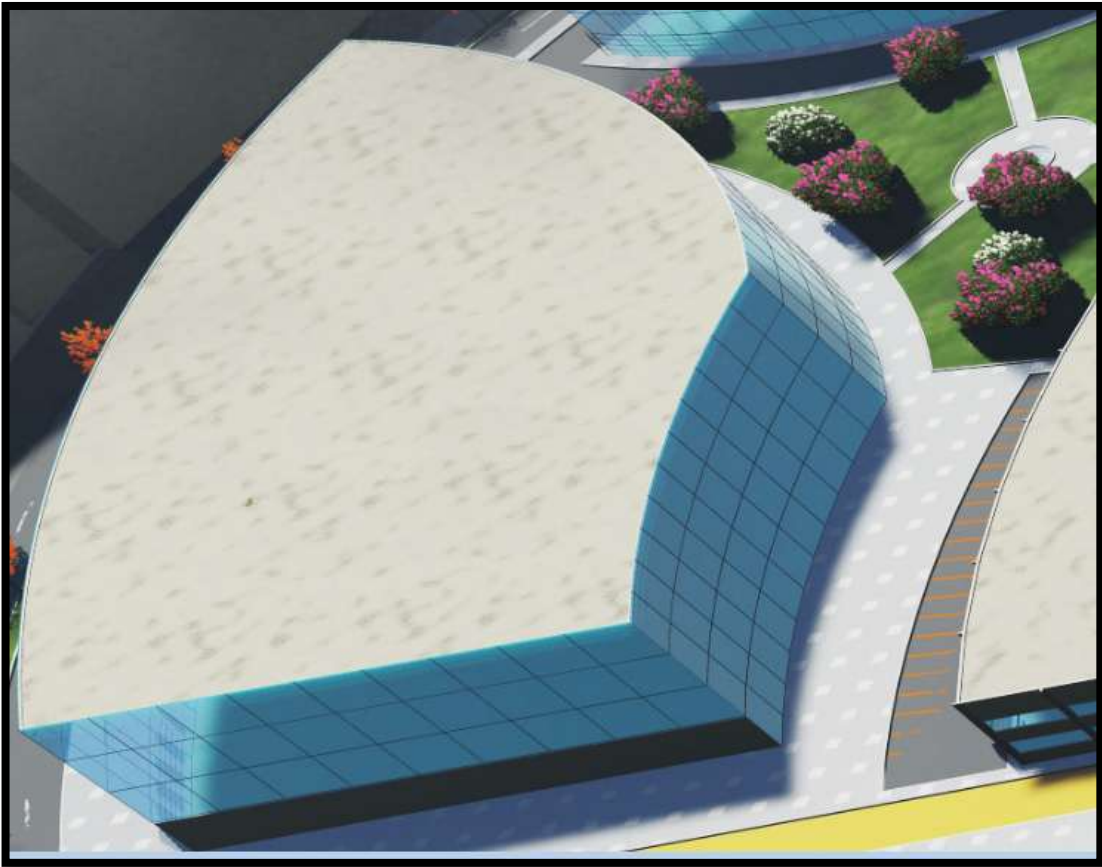
الشكل III.70: صورة 3D تبيين القطاع الحضري  
المصدر: امن اعداد الطالبة



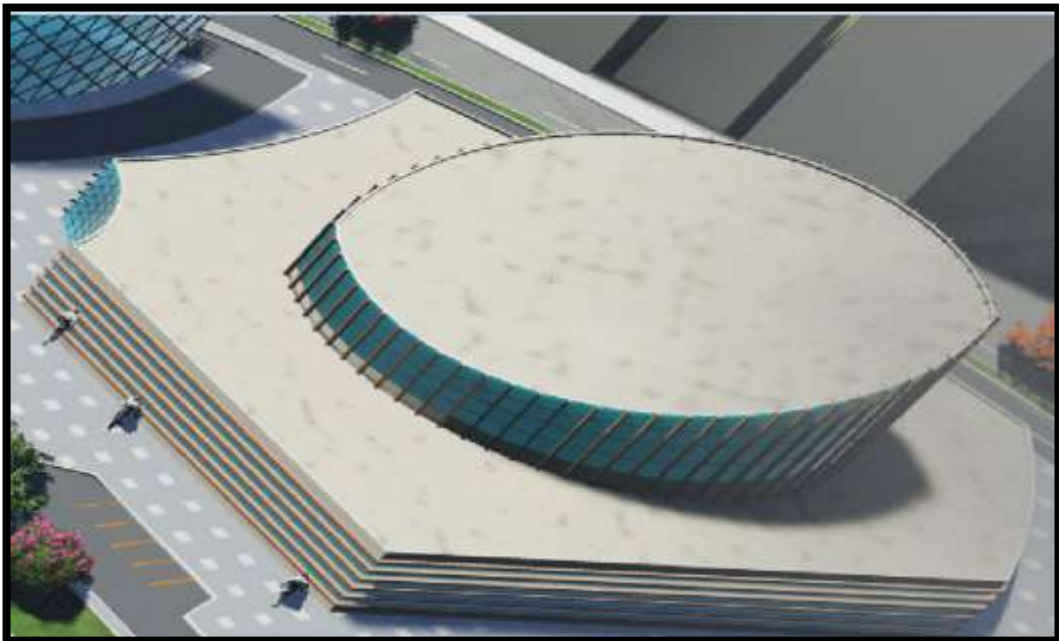
الشكل III.71: صورة 3D الوحدات التجارية  
المصدر: امن اعداد الطالبة



الشكل III.72: صورة 3D تبين الوحدات التجارية  
المصدر: امن اعداد الطالبة



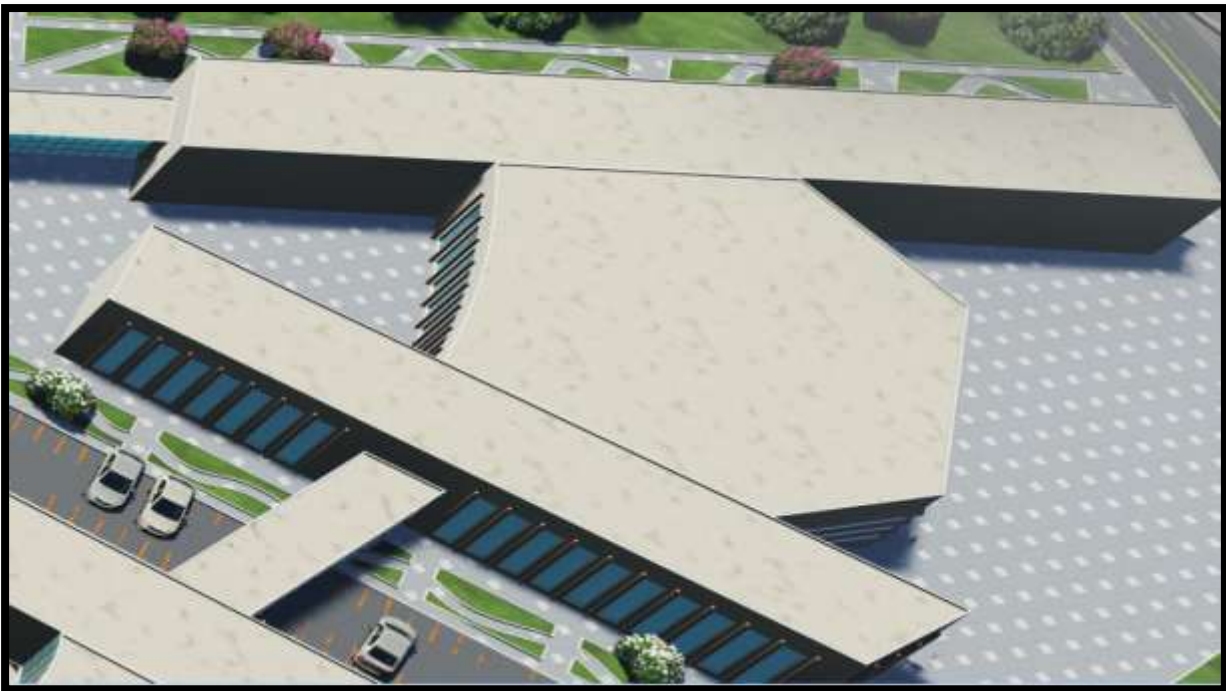
الشكل III.73: صورة 3D تبين مركز تجاري  
المصدر: امن اعداد الطالبة



الشكل III.74: صورة 3D تبين مركز تجاري  
المصدر: امن اعداد الطالبة



الشكل III.75: صورة 3D تبين وحدات صناعية  
المصدر: امن اعداد الطالبة



الشكل III.76: صورة 3D تبين وحدات صناعية  
المصدر: امن اعداد الطالبة



الشكل III.77: صورة 3D للمشروع  
المصدر: امن اعداد الطالبة



الشكل III.78: صورة 3D للمشروع  
المصدر: امن اعداد الطالبة

## الفصل الرابع :

- ✓ الجانب التمهيدي
- ✓ الجانب النظري
- ✓ الجانب التطبيقي

#### IV-1- الجزء التمهيدي:

##### المقدمة:

يعتبر التنقل من الركائز الأساسية في التخطيط الحضري، فهو محرك للعجلة الاقتصادية فهو يساهم في التنمية الحضرية للمدينة، إلا أنه يطرح عدة مشاكل على المستوى البيئي كالتلوث الهوائي و السمعى و مشاكل على المستوى الاجتماعى كفقدان السلامة المرورية. أما على الصعيد الاقتصادي فهو مستنزف للطاقة . و من أجل التقليل من هذه المشاكل ظهر نموذج آخر للتنقل و الذي يعرف بالتنقل المستدام .

#### IV-1-1- المشكلة العامة:

التنقل في مناطق التجارية بشكل خاص يؤدي الى عدة مشاكل ، لأن المناطق التجارية تعرف تدفقاً عالياً للمركبات و هذا ما ينتج عنه مشاكل بيئية و من هنا وجب التساؤل

- ✓ فكيف يمكن الحد من الآثار السلبية للتنقل على البيئة في المشروع المراد تصميمه؟
- ✓ كيف يتم حل المشاكل بالتنقل المستدام وماهي أنماط هذا التنقل وماهي مميزاته
- ✓ كيف يمكننا تحقيق التنقل المستدام في مشروعنا؟ وكيف يتم إنجازه؟
- ✓ ماهي الفوائد من تطبيق التنقل المستدام على مشروعنا؟

#### IV-2-1- الأهداف:

للإجابة عن مشكلة المطروحة عدة أهداف و التي يمكن تلخيصها في النقاط التالية:

- تقليل من التلوث البيئي.
- الحد من النقل الفردي لما يسببه من مشاكل على البيئة والطبيعة.
- التشجيع على النقل الجماعي والمشارك لما له من مزايا بيئية واقتصادية واجتماعية.
- التقليل من حركة المرور والحد من الازدحام.
- تطبيق وتشجيع على التنقل المستدام لما له فوائد على صحة الانسان وعلى البيئة

## IV-2- الجزء النظري

التنقل الحضري هو عنصر ضروري في المناطق الحضرية، في هذا الجزء سوف نقوم بتعريف المفاهيم الرئيسية في البحث لدينا:

### IV-2-1- تعريف التنقل الحضري

عملية تتكون من الانتقال من مكان إلى آخر، من أجل القيام بنشاط وذلك باستخدام وسائل النقل ويتعلق التنقل في المناطق الحضرية بحركات الأفراد المحصورين في بيئة حضرية.

### IV-2-2- تصنيف التنقل الحضري

النقل الحضري احد وسائل النقل المختلفة التي تخص المدينة و البيئة الحضرية، وتكيفها مع هذه البيئة الحضرية:

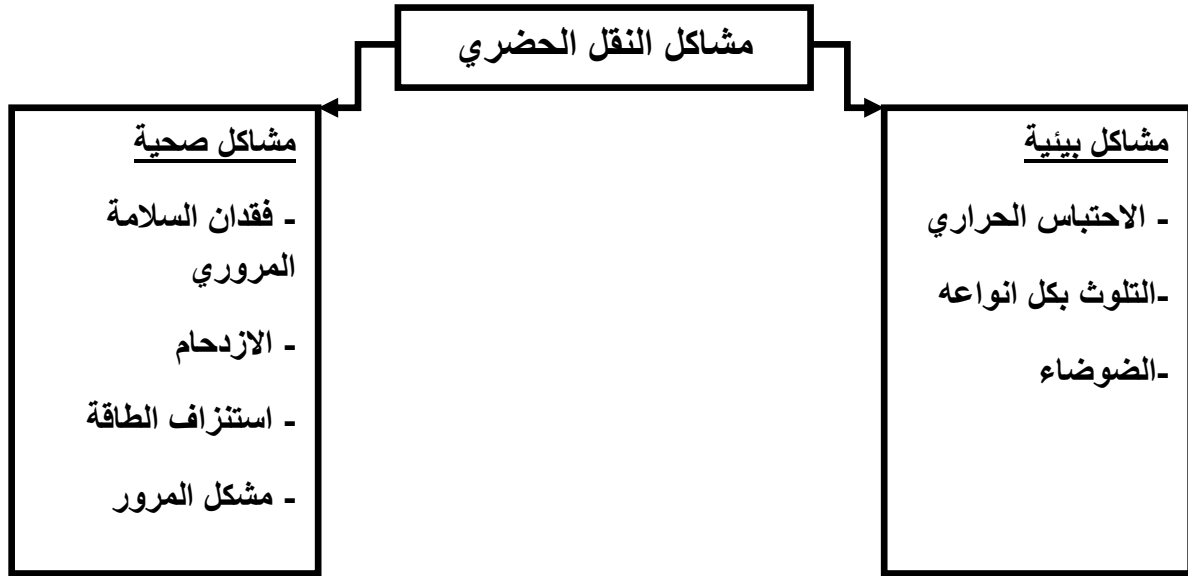
✓ **النقل العام:** داخل التكتل ويكون مشترك: كالميترو، الترامواي، الحافلات والقطار...

✓ **النقل الفردي:** الذي يعمل بواسطة محرك كالسيارة، ودراجة نارية...

✓ **النقل الهادئ و السلس:** يميز جميع وسائل النقل دون محركات والتي لا تولد التلوث أو غازات CO2 وهي: المشي، ركوب الدراجات..

### IV-2-3- مشاكل النقل الحضري:

يترتب عن التنقل عدة اثار سلبية و التي يمكن تلخيصها في هذا المخطط :



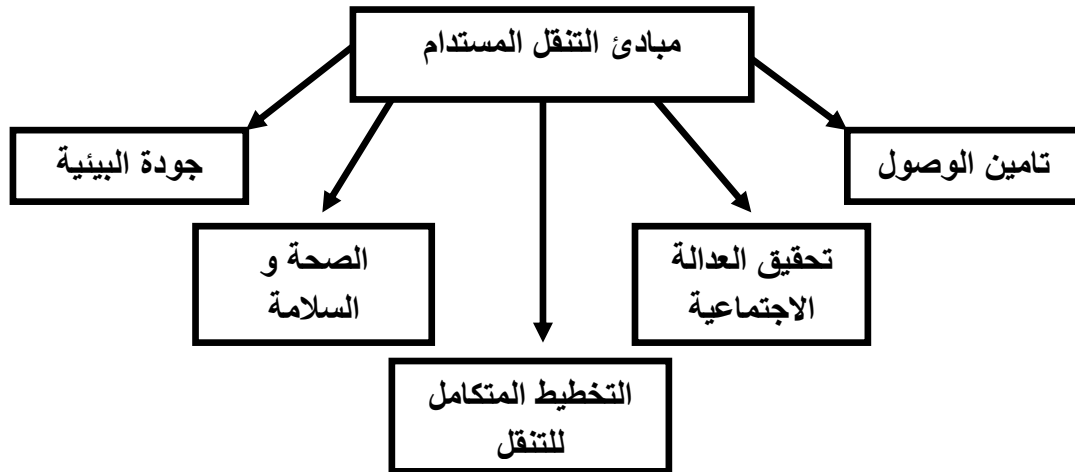
الشكل IV. 81 : يوضح مشاكل النقل الحضري  
المصدر : من اعداد الطالبة

#### IV-2-4- تعريف التنقل المستدام

يمكن القول ان التنقل المستدام هو التنقل الذي لا يهدد الصحة العامة و سلامة المواطن و بيئته . و الذي يستخدم الموارد المتجددة بمعدلات لا تؤثر على تجدها<sup>1</sup>. فهو جانب من جوانب الاستدامة العالمية يهدف الى تلبية احتياجات الحالية دون المساس بحاجات الاجيال المستقبلية<sup>2</sup> و بالتالي فان التنقل المستدام يساهم في<sup>3</sup>:

- 1- يسمح للفراد و المجتمعات بتلبية احتياجاتهم الاساسية بطريقة امنة تتوافق مع صحة الافراد و النظم البيئية مع مراعاة متطلبات الاجيال المستقبلية .
- 2- يحد من الانبعاثات و يقلل من استعمال الطاقة الغير المتجددة و يقلل من استعمالات الاراضي و الضوضاء.
- 3- يتميز بتكلفة معقولة ( في متناول الجميع).

IV-2-4-1- المبادئ الاساسية للتنقل المستدام : يرتكز التنقل المستدام على عدة مبادئ و التي يمكن تلخيصها في الجدول التالي :



الشكل IV.82 : مبادئ النقل المستدام  
المصدر : من اعداد الطالبة

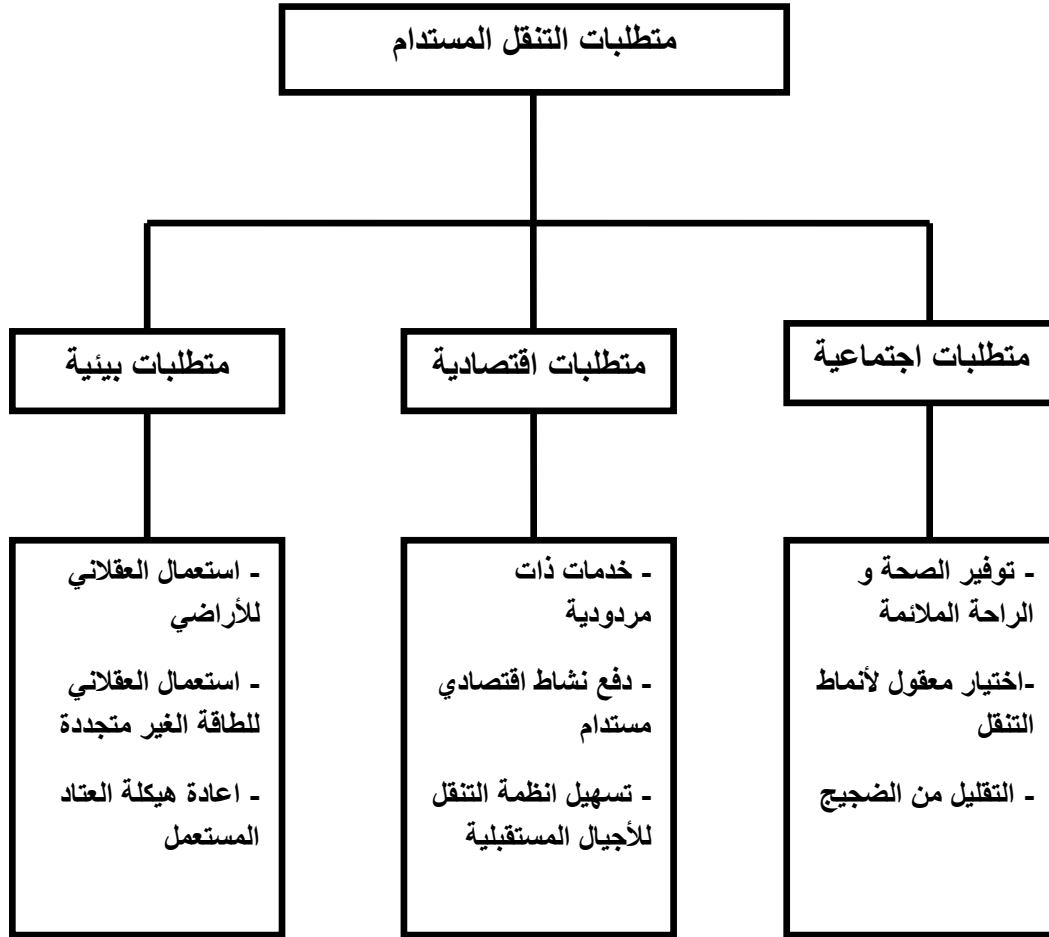
<sup>1</sup> بن باحان مختار – طيبي حسين – دراسة حول النقل الجماعي بولاية باتنة – اقتراحات من اجل التنقل المستدام ENATT-2009- ص66

<sup>2</sup> هشام سيقر – محاضرات سنة ثانية ماستر تخصص اقتصاد النقل و الامداد – جامعة الحاج لخضر – باتنة 2010/2011

<sup>3</sup> Le centre pour un transport durable : Définition et vision du transport durable, Octobre 2002 disponible sur: [http://cst.uwinnipeg.ca/documents/Definition\\_Vision\\_F](http://cst.uwinnipeg.ca/documents/Definition_Vision_F), vue le : 09/03/2011 à 9h25

IV-2-4-2- متطلبات التنقل المستدام

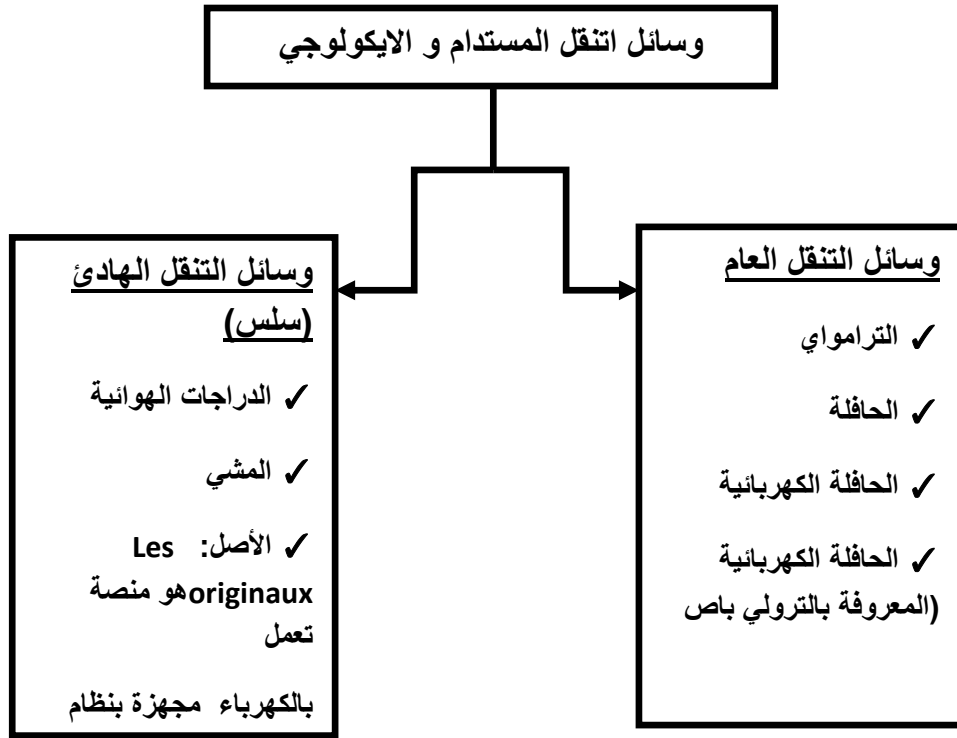
يهدف التنقل المستدام اساسا الى ترشيد قطاع النقل و للوصول الى هذا الهدف هناك عدة متطلبات يجب تحقيقها و التي يمكن تلخيصها في الجدول التالي :



الشكل 83.IV : متطلبات النقل المستدام  
المصدر : من اعداد الطالبة

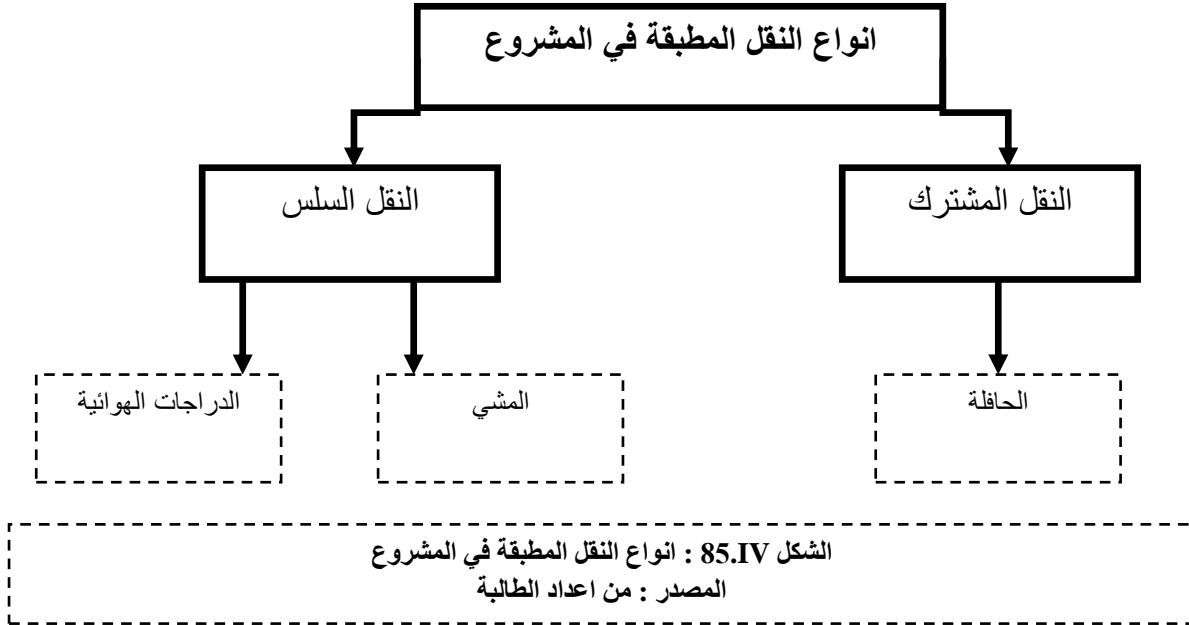
IV-2-4-3 وسائل التنقل المستدام و الايكولوجي

تعددت وسائل التنقل الايكولوجي بين التنقل العام و الهادئ و التي يمكن تلخيصها في المخطط التالي :



الشكل IV.84 : وسائل التنقل المستدام  
المصدر : من اعداد الطالبة

IV-2-4-4- أنواع التنقل الأيكولوجي المطبق في المشروع (ركوب الدراجات مجاناً الخدمة الذاتية كحل مستدام والتشجيع على المشي والنقل المشترك الحافلة الكهربائية):  
نقوم بتلخيص الوسائل المطبقة في مشروعنا في المخطط التالي :



IV-2-4-4-1- وسائل النقل الجماعية المطبقة في الحي:

الحافلة:

هي وسيلة نقل مشترك للركاب، لها مزايا اقتصادية واجتماعية (تقوي المزيج الاجتماعي) ولها فوائد بيئية.



الشكل IV.86 : يوضح التنقل بالحافلات  
المصدر : <https://www.google.com>

## IV-2-4-4-2- وسائل التنقل الهادئ :

## الدراجات الهوائية:

تعتبر من أسرع وسائل النقل في المدينة، وهي وسيلة سهلة الوصول لجميع الأعمار، مريحة ومحافظة على البيئة، وخاصة في المناطق الحضرية وشبه الحضرية، صحية وتسمح بالتمتع بالاستمتاع بالمناظر الطبيعية واقتصادية وفعالة في التنقل المستدام.



الشكل IV.87 : يوضح التنقل السلس

المصدر : <https://www.google.com>

## المشي:

المشي في المدينة كل كيلومتر سيرا على الأقدام يمكن أن ينفذ 280 غرام من CO2 والمشي من سائل النقل الكثر اقتصادا. ومن ميزاته الاستمتاع بالمناظر الطبيعية وهذا جيد لصحة الانسان.



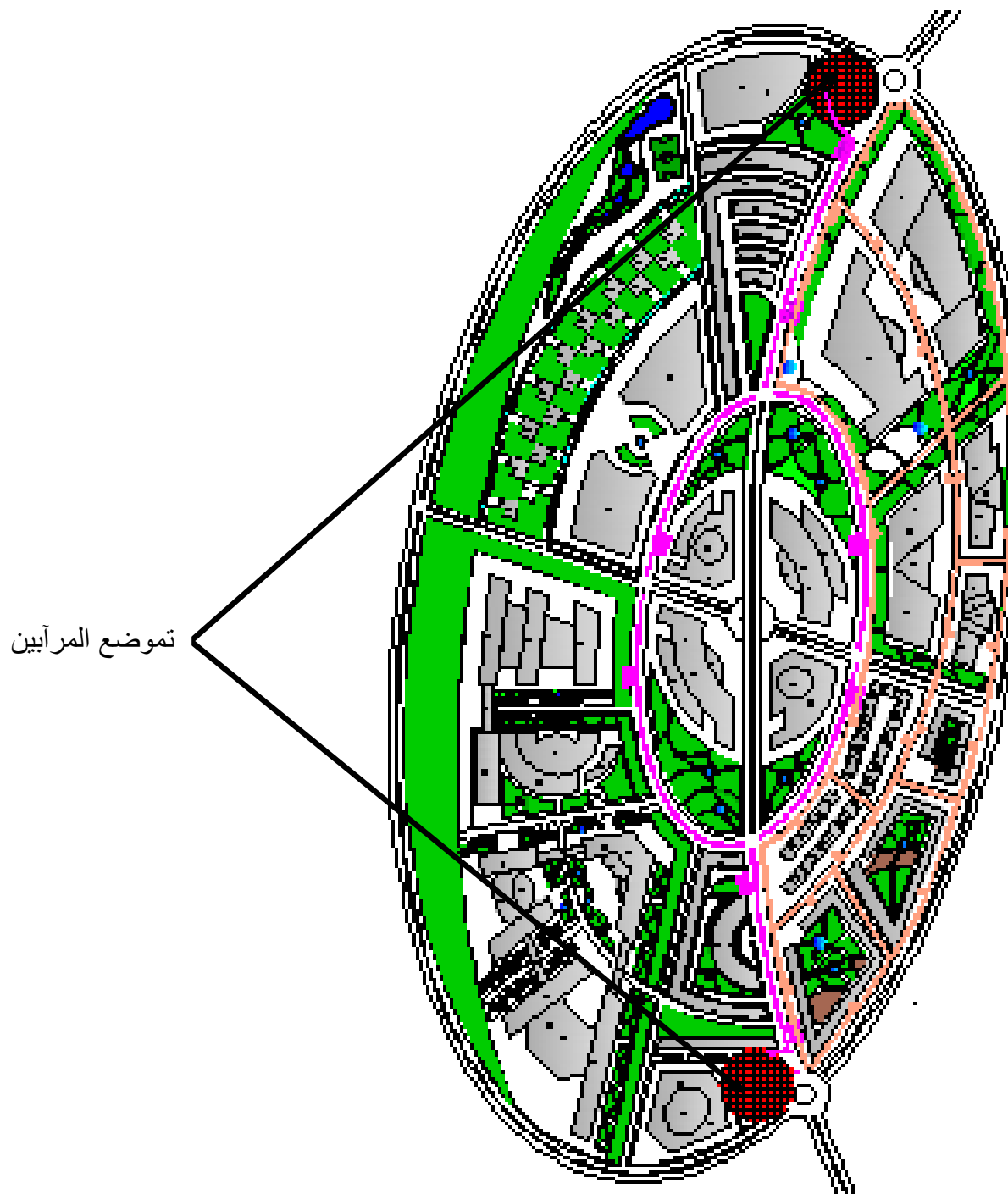
الشكل 88.IV : يوضح التنقل مشيا  
المصدر : <https://www.google.com>

**IV-3- الجزء التطبيقي:**

هدفنا الرئيسي هو تحسين إمكانية الوصول في الحي وضمان التنقل عبر تطبيق نظام جديد وفعال في التنقل، وهو التنقل الإلكتروني الهادئ وهذا للحد من التلوث الناتج من التنقل التقليدي والتشجيع على التنقل الجماعي والمشارك، لتقوية الروابط الاجتماعية والاقتصادية وللحفاظ على البيئة.

**IV-3-1- مواقف السيارات:**

تم تصميم مرآبين جماعيين للسيارات على شكل مبنى بارتفاع اربع طوابق بمساحة قدرها 1125 متر مربع و 1142 متر مربع (بقدره استيعاب 500سيارة لكل موقف مع تشجيع على النقل المشترك ليكون بديل للسيارات،) تقع هذه المرائب في مداخل المشرع للتقليل من حركة المركبات داخل المشروع .



تموضع المرآبين

الشكل 89.IV: مواقف السيارات  
المصدر: من اعداد الطالبة

#### IV-3-2- على مستوى التنقل المشترك

##### IV-3-2-1- الحافلة:

اعتماد النقل الحضري كالحافلة بتعيين خط مرور خاص بها يمر على طول المشروع للربط بين القطاع الحضري و الاقتصادي من جهة و تحقيق الخصوصية للجانب الحضري من جهة اخرى . تم تصميم وهذا لتسهيل التنقل الى المشروع وربطه بالمدينة (تكامل الحي مع المدينة).

##### IV-3-2-1-1- محطة الحافلة:

انشاء ثلاث مواقف خاصة بحافلات النقل الحضري في كل جانب من المشروع امام الوحدات التجارية و التعليمية و الادارية و السكنية و الصناعية و الترفيهية حيث تبلغ المسافة من محطة لآخرى حوالي 300 متر ، لتسهيل الانتقال الى جميع أنحاء الحي.

خط مرور الحافلة ينطلق من المراب مرورا بالوحدات التجارية الى الاقتصادية و الادارية الى التجارية وصولا الى المراب الثاني . الخط الثاني ينطلق من المراب الى الوحدات السكنية الى الادارية الى التعليمية وصولا الى المراب الاخر.

#### IV-3-3- على المستوى التنقل الفردي (التنقل الهادئ):

##### IV-3-3-1- التنقل بالدراجة الهوائية:

تم إختيار التنقل بالدراجات الهوائية على مستوى القطاع الحضري للتقليل من الضوضاء و توفير الخصوصية ، قمنا بتهيئة مسار رياضي خاص بالدراجات الهوائية (بعرض 2متر) على مستوى القطاع الحضري .

##### IV-3-3-1-1- محطة الدراجات:

تم تصميم مرابين للدراجات الهوائية عن مداخل المشروع في القطاع الحضري كم جعلنا مواقف الدراجات الهوائي موزعة على جميع انحاء هذا القطاع عند المجمعات السكنية و التعليمية .

##### IV-3-3-2- المشي:

التشجيع على المشي خاصة في القطاع الحضري من خلال انشاء مسارات المشاة .

## الخاتمة

يعتبر التنقل المستدام أحد الحلول المنتهجة التي من شأنها الحد من الآثار السلبية المترتبة عن التنقل داخل المناطق و الأوساط الحضرية، فهو احد الركائز الأساسية في بناء المجتمع. ونظرا لحاجة الافراد للتنقل لأداء وتلبية حاجاتهم , وجب ا دماج التنقل المستدام في المشروع و الذي يعتبر تحدي ، باعتباره مشروع ذو تدفق عالي لحركة الأشخاص و المركبات ، اذ تم من خلاله تقريب المسافة وضمان قرب التجهيزات والمرافق والمباني ، مع الحد من حركة السيارات داخل الحي من أجل التقليل من تلوث و ذلك بإنشاء مواقف للسيارات على شكل مباني للتقليل من انبعاث غاز CO2 والضوضاء . كما تم هيكلة وتوحيد وتطوير المشروع عن طريق النقل المشترك، وتعزيز النقل العام كالحافلة لما لها من فوائد اقتصادية و اجتماعية كتعزيز الترابط الاجتماعي، ومزايا بيئية لما لها من تأثير منخفض على البيئة، كما تم توفير التنقل الهادئ باستعمال الدراجات الهوائية واكتساب ثقافة المشي داخل الحي لما لها من مزايا بيئية واقتصادية وعلى صحة الإنسان.

خاتمة عامة

### الخاتمة العامة :

هدفنا من مشروعنا هو دعم الطريق الاجتيابي لمدينة عين وسارة بتصميم مشروع حضري مستدام بإمكانه دفع العجلة الاقتصادية للمدينة مع مراعاة الجانب الاجتماعي و البيئي .

فالمشروع لديه كل المقومات لتحقيق وتجسيد أبعاد التنمية المستدامة, فعلى الصعيد الاجتماعي تم تصميم وحدات تعليمية و سكنية و ادارات تساهم في تسهيل الحياة الاجتماعية للساكين . اما على الصعيد الاقتصادي تم تصميم وحدات تجارية و وحدات للصناعات الخفيفة من شأنها التقليل من نسبة البطالة التي تعاني منها المدينة .

و لا ننسى الجانب البيئي فقد تم تصميم مسطحات خضراء التي من شأنها التقليل التلوث و اضافة الجانب الايكولوجي للمشروع , اذ تم تطبيق بعد من المبادئ الايكولوجية في المشروع كتسيير النقل و النفايات و المخاطر . فبهذا نكون قد حققنا بعض مبادئ الحي الايكولوجي لمواكبة تطور الدول الكبيرة في ما يخص التنمية المستدامة التي تنادي عليها قمة الأرض في ريو سنة 1992 التي تنص على أن الايكولوجيا هي المنهج المتبع في توسيع وتصميم المدن.

## قائمة المراجع:

### الكتب:

#### كتب باللغة العربية:

- منال طلعت محمود، التنمية والمجتمع مدخل نظري لدراسة المجتمعات المحلية، المكتب الجامعي الحديث، 2001.
- هوشيار معروف، دراسات في التنمية الاقتصادية، دار الصفاء للنشر، جامعة البلقاء التطبيقية، (2005) ط1.
- نعمة الله نجيب إبراهيم، أسس علم الاقتصاد، مؤسسات شباب الجامعة، الإسكندرية، (2000).

#### كتب باللغة الفرنسية:

- Les autoroutes et le développement régional
- ديفيد مانجين وفيليب بانيري كتاب "Projet urbain" صفحة 08

#### مقالات:

- الأستاذة مارتيزا فارغاس، مقالة في مجلة التنمية المستدامة، بعنوان اهداف التنمية المستدامة "تحويل عالمنا بالابتكار"، العدد الثالث عشر يناير 2016.

#### مجلات:

- Le centre pour un transport durable : Définition et vision du transport durable, Octobre 2002 disponible sur: [http://cst.uwinnipeg.ca/documents/Definition\\_Vision\\_F](http://cst.uwinnipeg.ca/documents/Definition_Vision_F), vue le : 09/03/2011 à 9h25

#### مواقع الانترنت:

- <https://mawdoo3.com>
- <https://www.annasronline.com>
- <http://now.eljazeera.com>
- <https://ar.wikipedia.org>
- [https://fr.wikipedia.org/wiki/La\\_D%C3%A9fense](https://fr.wikipedia.org/wiki/La_D%C3%A9fense)

#### المؤسسات:

- مقابلة مع مدير فرع الأشغال العمومية لمدينة عين وسارة يوم : الاربعاء 23 جانفي 2019 .

## مراجع أخرى:

- دراسة احصائيات ولاية الجلفة سنة 2016
- مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير (PDAU) لمدينة عين وسارة سنة 2010.
- الجريدة الرسمية عدد 73 مؤرخة في 23 ديسمبر، 2014.
- المخطط الجهوي لتهيئة الاقليم للهضاب العليا