

العنوان:	التحديث العمراني نهاية الفترة الاستعمارية من خلال المخططات التوجيهية لست مدن من الشرق الجزائري
المصدر:	عالم الفكر
الناشر:	المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب
المؤلف الرئيسي:	سعيدوني، معاوية
المجلد/العدد:	مج 41, ع 1
محكمة:	نعم
التاريخ الميلادي:	2012
الصفحات:	177 - 230
رقم MD:	431823
نوع المحتوى:	بحوث ومقالات
قواعد المعلومات:	HumanIndex, EcoLink
مواضيع:	تخطيط المدن، السياسة الاستعمارية، العصر العثماني، الجزائر، المدن و القرى ، التنمية العمرانية
رابط:	<a href="http://search.mandumah.com/Record/431823">http://search.mandumah.com/Record/431823</a>

## التحديث العمراني نهاية الفترة الاستعمارية من خلال

### المخططات التوجيهية لست مدن في الشرق الجزائري

د. معاوية سعيدوني(\*)

#### ١- مقدمة

يندرج هذا البحث ضمن الدراسات العمرانية ذات الطابع التاريخي، والتي تهتم بتحليل المناهج المتبعة والتقنيات المسخرة والسياسات العمومية المعتمدة في تخطيط المدن، والتي أصبحت لها أهمية كبيرة في تحديد شكل المدينة، خاصة منذ النصف الثاني من القرن العشرين، الذي عرف تزايد دور السلطات العمومية والتقنية في تخطيط المدن وتحديد مستقبلها.

وانطلاقاً من هذه الفكرة المحورية فإن الهدف من هذا البحث ليس تحليل الأشكال والأنماط العمرانية والمعمارية في حد ذاتها وفي مدينة بعينها، بل هو الوقوف على الآليات والسياسات التي أنتجتها من خلال بعض الأمثلة المختارة.

وتتمثل هذه الدراسة-بالتحديد- في مقارنة لبدائيات تطبيق التخطيط العمراني الحديث بمنطقة الشرق الجزائري على نطاق واسع في بداية النصف الثاني من القرن العشرين، والتي تزامنت مع السنوات الأخيرة من الفترة الاستعمارية، التي عرفت إطلاق سياسة عمومية لتنمية الصناعة في الحواضر الكبرى. وقد ارتبط هذا النوع من التخطيط العمراني بفكرتين رئيسيتين اثنتين، هما:

- أولاً: العمل على برمجة مشاريع صناعية وسكنية كبرى لم تكن معهودة آنذاك، من حيث الكم والكثافة في المناطق المحيطة بالمدن الكبرى، من دون الاعتبار المطلوب للإمكانات الطبيعية للمجالات المعنية وقدرتها على استيعاب التوسع المبرمج؛ وتزامنت برمجة المشاريع السكنية مع إعطاء الأولوية لإقامة صناعات كبرى باعتبارها محركاً للتنمية يعيد تشكيل البنية الاقتصادية للمدينة، وذلك في ظل إعطاء الأولوية للأبعاد الاقتصادية على غيرها من الأبعاد - خاصة منها المورفولوجية - في تخطيط المدن.

- ثانياً: اعتماد التجزئة الوظيفية والمورفولوجية للمجال الحضري؛ بحيث يتم إقرار ((مناطق)) (zones) متجانسة تغلب عليها وظيفة واحدة، ويسود فيها خطاب معماري موحد بل أوحده.

ومن الناحية النظرية يرتبط هذا النوع من التخطيط العمراني بما يعرف بالمدرسة الوظيفية ( École fonctionnaliste) التي تنظر إلى المدينة نظرة تقنية بحتة، فتعتبرها ظاهرة يمكن التحكم فيها بشكل آلي، حيث يتم البحث عن الاختلالات الوظيفية بهدف وضع مخططات لتصحيحها، وجعل المدينة أكثر فاعلية وظيفياً واقتصادياً، وتبعاً لذلك تكون أنواع المباني وتنظيمها والأحياء وطرق الواصلات وتوزيع الوظائف كلها في خدمة الهدف الرئيسي، وهو تحقيق أكبر درجة من النجاعة والسيولة في التنقلات والتبادلات والإنتاج الصناعي وسوق أراضي البناء والمسكن والقوى العاملة. وبمجة تحقيق أكبر قدر من النظام والنجاعة يقسم المخطط العمراني المدينة إلى وحدات يتم التحكم في تطورها عن طريق النظم الإدارية والمعايير الكمية والقوانين الملزمة؛ وهذا ما يؤدي بدوره إلى توحيد أشكال السكن وصورة المدينة عموماً، وإلى توزيع السكان والوظائف في مناطق مختلفة تربط بينها شبكات نقل تسمح بالتنقل اليومي لليد العاملة. هذا، ونظراً إلى اعتماد هذا النوع من التخطيط العمراني على البرمجة الكمية وإغفال الجانب الشكلي والأبعاد التراثية للمدينة والمقاييس

التخطيطية الصغرى وارتكازه على مخططات تنجزها مكاتب دراسات تقنية مركزية لا تأخذ بعين الاعتبار الخصوصيات المحلية، فعادة ما يوصف بالتخطيط البيروقراطي.

ومن أنسب الحالات التي يمكن إخضاعها للبحث بغية فهم هذه الظاهرة حالة البلاد الجزائرية في السنوات الأخيرة من الفترة الاستعمارية (١٩٥٨ - ١٩٦٢)، حيث تبنت السلطات الفرنسية - التي كانت تسعى إلى إبقاء الجزائر تحت نفوذها - هذا النوع من التخطيط لتجسيد سياسة تطوير الصناعات الكبرى والتجمعات السكنية الضخمة في المدن الرئيسية؛ ما يجعل هذين العنصرين - أي الصناعة والإسكان - أهم محركين للتخطيط العمراني، وأهم عنصرين تقوم عليهما المخططات العمرانية التوجيهية التي أنجزت بهذه المناسبة<sup>(١)</sup>.

هذا، ولا تتعلق الدراسة بالمقياس الجهوي وإنما العمراني (مقياس المدينة)، فحتى إن شملت الدراسة المنطقة الشرقية من القطر الجزائري، فإن اختيارنا المنهجي قد انحصر في أهم مدنها باعتبارها عينات مستقلة تؤكد كل واحدة منها، بأشكال متفاوتة ومختلفة، الأثر العميق لسياسة التنمية الصناعية ولمبادئ التخطيط العمراني الحديث على المجال الحضري.

وسيتم التطرق في هذا الإطار إلى المشاريع العمرانية الخاصة بست مدن كبرى في الشرق الجزائري<sup>(٢)</sup>، هي: قسنطينة، وعنابة، وسكيكدة، وبجاية، وسطيف، وباتنة؛ وكانت المدن الخمس الأخيرة قد تمت ترقيتها في خمسينيات القرن العشرين (١٩٥٥ - ١٩٥٧) إلى مرتبة عواصم لأقاليم إدارية (عمالات Départements)، وتم فصلها عن عمالة قسنطينة الأصلية التي كانت هذه المدن تابعة لها. وكان يجب أن تترافق هذه الترقية الإدارية - التي كانت نتيجة للنمو الديموغرافي الكبير الذي شهدته البلاد الجزائرية أواخر

الفترة الاستعمارية - بتنمية اقتصادية (صناعية) وعمرانية لهذه المدن التي لا تزال تشكل إلى حد الآن أهم المراكز الحضرية في المنطقة (٣).

هذا، ومن الناحية التوثيقية تقوم الدراسة على تحليل الوثائق المكتوبة والمخططات العمرانية والإقليمية المنجزة بهذه المناسبة، وكذلك بعض الصور الجوية والعادية (٤)، مع إدراج مخططات للمدن تعود إلى الحرب العالمية الثانية (١٩٤٢) - أي الفترة السابقة للتحويلات العمرانية - حتى يسهل الوقوف على أثر هذه التحويلات وحجمها، واستخلاص أثر سياسة التنمية الصناعية في تخطيط المدن نهاية الفترة الاستعمارية في الجزائر، والذي ميزته قطيعة عميقة مع المجال الحضري القديم الموروث عن القرن التاسع عشر، والذي هو نتاج الفترة الاستعمارية الأولى.

فعلى المستوى المورفولوجي أزلت السياسة العمرانية الجديدة الأسس المورفولوجية الكلاسيكية المتمثلة في الشوارع والساحات العامة التي استبدلت بطرق مواصلات سريعة وفراغات خضراء وترفيهية؛ أما على المستوى الوظيفي فقد استبدل التنوع الوظيفي المعروف في المدن التاريخية بالأحادية الوظيفية، حيث تسود الوظيفة السكنية في هذه المنطقة، والوظيفة الصناعية في تلك، والوظائف الخدمية في منطقة أخرى. فكانت المخططات العمرانية التوجيهية الحديثة بالنسبة إلى المدن الكبرى بحق بمنزلة ولوج عنيف في عالم الحداثة العمرانية بجوانبها الإيجابية - البرمجة الاستشراعية، وإقحام المنشآت القاعدية الحديثة في النسيج العمراني - والسلبية - التجزئة الوظيفية والمورفولوجية للمدينة، وفقر الخطاب المعماري، وانعدام أو هشاشة فضاءات الحياة الحضرية.

في الأخير تجدر الإشارة إلى أن الهدف من التطرق إلى هذه المرحلة الحاسمة من التاريخ العمراني بالجزائر لا يقتصر على المعرفة التاريخية البحتة، بل نأمل أن تفتح هذه الدراسة النقاش حول أصول بعض

الممارسات المعاصرة في مجال تخطيط المدن بالجزائر، والتي تجد منطلقها في بدايات التخطيط العمراني الحديث، كما أرادته الإدارة الاستعمارية الفرنسية نهاية خمسينيات وبداية ستينيات القرن العشرين.

فإذا كانت الجزائر قد عرفت -في الفترة الاستعمارية المتأخرة- بداية تطبيق هذه المقاربات والمناهج، حيث أنجز كثير من التجمعات السكنية الكبرى في الضواحي قبيل الاستقلال، غير أن الجزائر المستقلة واصلت العمل بالإطار التقني الموروث عن الفترة الاستعمارية، حيث استمر تأثير الأدوات التخطيطية التي طبقت في السنوات الأخيرة من الوجود الاستعماري الفرنسي بالجزائر بعد الاستقلال، من خلال أدوات التعمير التي تبنتها الدولة الجزائرية. ويمكن القول إجمالاً بأن هذه الأدوات تركت بصمة عميقة في المجالات الحضرية الجزائرية، حيث بدأت الأنسجة العمرانية القديمة تشهد تحولات مورفولوجية كبرى، وأقحمت التجمعات السكنية الضخمة في الضواحي. هذه التجمعات التي، وإن قدمت آنذاك على أنها رمز للتنمية والتقدم، أصبحت اليوم محل انتقاد ورفض نظراً إلى نتائجها السلبية على المستويين الاجتماعي والجمالي.

لقد كان الاهتمام منصبا، خلال الستينيات وبداية السبعينيات من القرن العشرين، على تنمية القدرات الإنتاجية الصناعية ومواصلة تطبيق مشروع قسنطينة -الذي سيأتي ذكره بالتفصيل لاحقاً- القائم على فكرة الصناعات التصنيعية، فكانت لذلك آثار بالغة على تهيئة المجال الوطني، خاصة مناطق القطر التي تقرر أن تستقبل النشاطات الصناعية الكبرى (المحروقات، الفولاذ، الصناعة الميكانيكية الثقيلة...)، وفي مقابل ذلك لم يتم تحضير الأرضية لاستيعاب هذه التحولات الكمية والتنوعية.

لقد كان على المدن الجزائرية أن تأوي نشاطات صناعية كبرى لم تعدها من قبل، وأن تستقبل عددا كبيرا من سكان الريف، غير أن هذه المدن لم توهل لذلك؛ لأن التهيئة العمرانية لم تكن من الأولويات؛ وقد وصف الجغرافي الفرنسي مارك كوت هذا الوضع بقوله: (خلال العقد الأول من الاستقلال استفادت المدينة

من التطور والنمو غير أنه لم يكن ينظر إليها كظاهرة عمرانية. لقد كانت مجالاً لتهيئة عمرانية لا تخضع لضوابط، حيث كانت السلطات العمومية تنجز تجمعات سكنية كبرى، من دون التفكير في إنجاز المرافق التي كانت تتطلبها، فيما كان أصحاب المشاريع الخاصة يبنون خارج القانون فوق أراض غير صالحة للبناء والتعمير). وفي هذا الوضع تكمن في نظرنا الاختلالات الوظيفية والتأخر الذي تعانيه المدن الجزائرية على مستوى نوعية المجالات الحضرية وصعوبة الاستجابة للطلب في مجال السكن والمرافق.

وهناك عوامل موضوعية تفسر استمرار التوجهات الرئيسية لهذا النوع من التخطيط العمراني بالجزائر بعد الاستقلال؛ فخلال الفترة الممتدة بين ١٩٦٢ و ١٩٩٠ تميزت السياسة الوطنية في مجال التعمير بالتدخل الكبير للدولة، هذا التدخل الذي سمح به توافر موارد مالية كافية (مداخيل المحروقات)، واختيار توجه سياسي اشتراكي قائم على تحكم الدولة في مختلف دواليب الحياة.

أما من الناحية التقنية فإن الاختيارات المتماشية مع هذا التوجه كانت واضحة. فالجزائر بعد استقلالها لم تكن في منأى عن وهم التخطيط الكلي والشامل (Tout planifié) الذي سار على دربه التخطيط العمراني بعد الحرب العالمية الثانية، واستمر إلى نهاية سبعينيات القرن العشرين، ويتميز هذا الوهم - كما سبقت الإشارة إلى ذلك- في الاعتقاد الراسخ بألوية الوظيفة على غيرها من مكونات المجال الحضري، والاعتماد على البرمجة الكمية، ومحاولة مسايرة الوتيرة المتسارعة للنمو العمراني والاقتصادي بقرارات بيروقراطية.

إن فهم طبيعة التهيئة العمرانية بالجزائر -خلال العقدين الأولين من فترة الاستقلال التي لم تكن في الواقع تهيئة عمرانية شاملة للمجالات الحضرية، بل تهيئة فقط يغلب عليها الجهد المبذول في مجال الاستثمارات الإنتاجية الكبرى، وأيضا التهيئة المجزأة بين القطاعات المختلفة- يمر عبر دراسة جذورها، وذلك

بالتطرق إلى التجارب التخطيطية التي عرفتھا نهاية الفترة الاستعمارية، والتي جاءت في سياق (مشروع قسنطينة)، وهذا ما سنتعرض له فيما يلي.

## ١. الإطار العام: مشروع قسنطينة

ترافق اعتماد أدوات التخطيط العمراني الحديث في كبرى مدن الشرق الجزائري مع سياسة تنمية صناعية طموحة اعتمدها السلطات الاستعمارية الفرنسية في السنوات الأخيرة لكبح الثورة الجزائرية التي كانت مشتعلة آنذاك عن طريق تحديث منطقة الشرق الجزائري التي كانت تعتبر متأخرة عن غيرها، وكان المنظرون الاقتصاديون والسياسيون الفرنسيون يعتقدون أن الإقلاع الاقتصادي -بواسطة الاستثمارات الصناعية الكبرى- كفيل بضمان استمرارية الاستعمار الفرنسي بالجزائر، فبمجرد أن يجني السكان الجزائريون الفوائد المادية للتنمية الاقتصادية تخفت مطالبهم السياسية الوطنية؛ وقد عرفت هذه الاستراتيجية السياسية والاقتصادية تاريخيا بمشروع قسنطينة<sup>(٥)</sup>.

هذا وقبل التعرض لأثر سياسة تخطيط المدن القائمة على المشاريع الصناعية الكبرى على المجالات الحضرية، يجدر بنا أن نوضح الإطار العام الذي أحاط بهذه السياسة والمتمثل في هذا المشروع.

### ٢. ١. الحالة الديموغرافية والوضع الاقتصادي السائد وأهداف مشروع قسنطينة

أطلقت السياسة الاقتصادية والاجتماعية الجديدة التي عرفت بمشروع قسنطينة، في فترة (١٩٥٤- ١٩٦٢) تميزت في الشرق الجزائري على وجه الخصوص بتطورات سكانية مهمة، حيث ارتفع عدد سكان الجهة الشرقية من البلاد الجزائرية من ثلاثة ملايين وأربعمائة وسبعين ألفا في العام ١٩٥٤ إلى ثلاثة ملايين وتسعمائة ألف في العام ١٩٥٩؛ وقد تزامنت هذه الزيادة مع نزوح كبير لسكان الريف نحو المدن بفعل



أحداث الثورة الجزائرية، فتقلص بذلك عدد السكان المشتغلين بالزراعة، وازداد عدد أولئك العاملين في حقل التجارة والخدمات والإدارة، كما بينت ذلك الدراسة الميدانية التي أنجزها آنذاك معهد دراسات تنمية الصناعة بالجزائر (S.E.D.I.A.).

هذا ويبين تقييم البنية الاقتصادية لمنطقة الشرق الجزائري في سنة ١٩٥٧ أن مداخيل السكان كانت متدنية مقارنة ببقية المناطق الجزائرية؛ فالشرق الجزائري - حيث توجد أكبر كثافة للسكان المسلمين (مقارنة بالمنطقتين الوسطى والغربية من الجزائر) - عرف تراجعاً في حصته من الناتج العام للبلاد بين سنتي ١٩٥٤ و١٩٥٧، كما أن الاقتصاد المحلي ظل يعاني اختلالاً مزمناً بسبب هيمنة قطاع الزراعة الذي لا يوفر مداخيل كافية للعاملين فيه، وتضخم مفرط لقطاعي التجارة الصغيرة والخدمات، بالإضافة إلى ضعف قطاع الصناعات التحويلية. وانطلاقاً من هذه الحوصلة اعتبر المخططون الفرنسيون الصناعة أهم محرك للتنمية المحلية المستقبلية، واتخذوها أداة لكسر الدائرة المفرغة التي كان يعيش فيها المجتمع الجزائري التقليدي، ولفتح أبواب الحداثة أمامه من المنظور الفرنسي.

هذا وبغض النظر عن الحالة الخاصة للشرق الجزائري، كان الوضع الاقتصادي للجزائر عشية إطلاق مشروع قسنطينة يعرف عجزاً خطيراً في مصادر الاستثمار، إذ كانت مصادر التمويل المتوافرة للجزائر سنة ١٩٥٤، تقدر بتسعين مليار فرانك. أي بنسبة ٩٤٠٠ فرنك للفرد الواحد، في الوقت الذي كانت فيه طاقة التنمية بفرنسا تصل إلى ٢٣٧٠ ملياراً، أي بنسبة ٥٠ ألف فرانك. للفرد الواحد، ومما زاد الوضع حدة أن نسبة تغطية التنمية بالجزائر من مصادر محلية ما لبثت أن انخفضت من ٣٠ في المائة سنة ١٩٥٣ إلى ٢٠ في المائة سنة ١٩٥٤، في وقت ارتفع فيه عدد السكان بنسبة قدرت بـ ٢٢ في المائة في أوساط المسلمين، وحتى التمويلات الإضافية التي ساهمت فيها الخزينة الفرنسية قبل مجيء ديغول إلى الحكم، والتي ارتفعت من

٦١ مليارا سنة ١٩٥٥- ١٩٥٦ إلى ٨٢ مليارا سنة ١٩٥٧- ١٩٥٨ لم تنجح هي الأخرى في إحداث انطلاقة اقتصادية حقيقية يكون لها أثر ملموس في تحسين أوضاع أغلبية الجزائريين الذين كانوا يعيشون أزمة اقتصادية حقيقية أفرزت ١٥٠ ألفا من العمال غير الزراعيين العاطلين عن العمل من مجموع ٤٥٠ ألفا، وبقاء ٨٠٠ ألف فلاح بدون شغل، أو في بطالة مقنعة من مجموع العاملين في الزراعة البالغ عددهم مليوناً وثمانمائة وخمسين ألفاً، وهذا ما جعل عدد العاطلين عن العمل يقدر بأكثر من مليون شخص، مع زيادة مطردة في هذا العدد تقدر سنويا بما لا يقل عن ٣٠٠ ألف فرد.

وانطلاقاً من هذا الواقع الذي يتصف بقلّة المصادر المالية، وضع الجنرال ديغول مشروعه بالاعتماد على الإطارات الفرنسية التي كانت تعمل بمكاتب الولاية العامة بالجزائر أو المتعاملة معها بفرنسا، وقد انتهت الدراسات المنجزة إلى تحديد آفاق التنمية العشرية باستثمار مكثف قدر بـ ٤٧١٢ مليار فرنك أي بمعدل ٤٧٠ لكل سنة، مع رفع محسوس للدخل، بالنسبة للأفراد، بحيث يتطور من ٧٠ ألف فرانك سنويا (١٩٥٨)، ليصل إلى معدل سنوي يقدر بـ ١١٠ آلاف فرانك في السنوات العشر التالية. وقد أعطيت في هذا التصور الأولي مكانة خاصة للصناعة والسكن اعتماداً على خطة سابقة كانت قد تقدمت بها حكومة غيار (Gaillard) قبيل مجيء ديغول، وذلك في شهر ديسمبر ١٩٥٧، وتعود أصول هذه الخطة التي أخذ بها المخططون الفرنسيون إلى تصور وضع في أواخر الأربعينيات لإنشاء ١٤٢ مؤسسة صناعية جديدة قادرة على توفير عمل لما لا يقل عن عشرة آلاف شخص في ظرف عشر سنوات (١٩٤٧- ١٩٥٧)، انطلاقاً من برنامج اقتصادي تقدمت به الحكومة الفرنسية أثناء الحرب (١٢ ديسمبر ١٩٤٣)، ولم يسفر عن أي نتيجة إيجابية، سواء بالنسبة إلى المسلمين أو إلى الإدارة الاستعمارية.

هذا وقد تأثرت الخطوط العامة لمشروع قسنطينة بعدة تقارير اقتصادية أجمعت على أن الوضع الاقتصادي في الجزائر تتحدد طاقته بعاملين اثنين، أولهما إحداث مناصب شغل مكثفة، وثانيا تنشيط وتيرة التنمية بمعدل مشاريع تفوق نمو السكان، وهذا ما تعكسه الخطوط الرئيسية للمشروع التي يمكن تلخيصها في الاستثمارات التالية:

- إحداث ٤٠٠ ألف وظيفة جديدة لفائدة المسلمين بنسبة ٤٠ ألف وظيفة كل سنة مع تخصيص عشر الوظائف والخدمات العمومية (الإدارة، القضاء، الجيش، التعليم...)، في فرنسا للعنصر الجزائري المسلم.

- إنشاء ٢٥٠ ألف سكن لإيواء مليون شخص.

- توفير مقاعد دراسية لثلثي أطفال المسلمين.

- توزيع ٢٢٥ ألف هكتار من الأراضي الزراعية على الفلاحين الجزائريين بعد شرائها من المعمرين من طرف الحكومة، وتمكنت المصالح المعنية من تهيئة ١٣٠ ألف هكتار وتقسيمها إلى قطع زراعية سنة ١٩٥٩.

- إقامة صناعة حديد وصلب وبتروكيماويات متطورة من طرف الحكومة الفرنسية وأرباب الصناعات بفرنسا، انطلاقا من مجمع الصلب بمنطقة عنابة ومعالجة الفسفاط بجبل العنق والبتروكيماويات بناحية أرزيو، وأسست لهذا الغرض عدة شركات.

ارتبطت هذه المشاريع الطموحة، التي كان يتطلب تطبيقها في الظروف العادية ما لا يقل عن عشر سنوات بدل السنوات الخمس التي ألح دييجول على الالتزام بها لربح الوقت، بمضاعفة الجهود وتخصيص اعتمادات إضافية وإجراءات خاصة، وبالفعل عملت الإدارة الفرنسية، في هذا الاتجاه، على سن قوانين لإزالة

الفوارق في المرتبات والمنافع الاجتماعية بين فرنسا والجزائر، وتعهدت الحكومة الفرنسية بدورها بتقديم علاوة تصل إلى ٤٠ في المائة من تكاليف كل وظيفة جديدة تقرها هيئة المشروع، كما بادرت الخزينة العامة إلى تقديم عرض بتغطية قسم مهم من المشروع يصل إلى حدود ثلثي الأموال المستثمرة، وذلك لتشجيع رأس المال الخاص للمساهمة بالثلث الباقي من تكاليف المشروع الإجمالية.

بمثل هذه الإجراءات والمساهمات المرصودة للمشروع ارتفعت المعونة الفرنسية للجزائر وفق خطة ديغول المبدئية من ١٣٥ إلى ٢٧٠ مليار فرنك آنذاك، بحيث أصبحت تقدر سنويا بما لا يقل عن ٢٠٠ مليار فرنك، في الوقت الذي قفزت فيه الاستثمارات من ٢٧٠ إلى ٥٤٠ مليار فرنك بمعدل سنوي يصل إلى ٤٠٠ مليار فرنك، وهذا ما جعل التكاليف الإجمالية للمشروع خيالية بالنسبة إلى القيمة النقدية لتلك الفترة، فقد فاقت مصاريف الحرب التي كانت تقدر هي الأخرى سنويا بـ ١٠٠ مليار فرنك، فإذا طرحنا المصاريف الإضافية والاستثمارات البترولية من قيمة المشروع فإن صافي الإنفاق على النشاطات الصناعية والاجتماعية والسكن كان يتوزع، وفق السنوات وقطاعات التمويل، على الشكل التالي:

نوعية الاستثمار	سنة ١٩٥٩	سنة ١٩٦٠	سنة ١٩٦١
- القطاع الاقتصادي	103.4	١٥٧	١٧٣ مليار فرنك
- القطاع الاجتماعي	٧٥	١٢٣,٨	١٣٥ مليار فرنك
- قطاع السكن والعقارات	١٠,٤	٩٣	٨٧ مليار فرنك
- مجموع الاستثمارات المبرمجة	١٦٨	٢٩٨	٣١٧ مليار فرنك
- عدد الوظائف المتوقعة	١٤٩٠٠	١٤١٠٠	... وظيفة

عدد المؤسسات المستحدثة	١٧٦	٢٢٣	٥٧ مؤسسة
عدد المساكن المبرمجة	٢٢٠٠٠	٣٢٠٠٠	٤٢٠٠٠ سكن

## ٢ - ٢ - اعتماد التنمية الصناعية كمحرك للتنمية الاقتصادية والعمرانية

وقع الاختيار على منطقة الشرق الجزائري، وهي أقل مناطق الجزائر المستعمرة نمواً، كأهم منطقة تستفيد من مشاريع التنمية الصناعية التي أقرها مشروع قسنطينة، ويمكن تفسير اختيار هذه المنطقة بالمزايا الاقتصادية المهمة التي تمتع بها من قبيل: الموقع الجيد على المحور الاقتصادي الاستراتيجي بين الشمال والجنوب (فرنسا- الصحراء) الذي أصبح ذا أهمية قصوى بعد اكتشاف المحروقات في الصحراء الجزائرية الشرقية، وكذلك توافر الشرق الجزائري على شبكة مدن متوازنة نسبياً، بالإضافة إلى كون المنطقة في حد ذاتها سوقاً محلية مهمة نظراً إلى وزنها الديموغرافي. وضمن هذا التوجه تم تكليف معهد دراسات تنمية الصناعة بالجزائر، في شهر مارس ١٩٥٩، بإعداد دراسة حول إمكانات التنمية بالشرق الجزائري، فاعتمد في مجال التنمية الإقليمية مشاريع صناعية كبرى خاصة بمنطقة الشرق الجزائري، منها: مد أنبوب نقل البترول بين حاسي مسعود وبجاية، واستغلال مناجم الفوسفات في جبل العنق، وإنجاز مصنع الحديد والصلب بمنطقة عنابة.

وبهدف تشجيع التنمية الاقتصادية بالمنطقة اتخذت إجراءات تشجيعية من بينها: المزايا الضريبية والمساعدات المالية التي منحت للصناعيين الذين يقدمون على الاستثمار؛ وإنشاء مناطق صناعية تتربع على مساحات كبيرة خارج المدن (انظر مساحة المناطق الصناعية في المخططات مقارنة بمساحة المدن)، وتوفير عرض عقاري تحفيزي من خلال تهيئة أراضٍ للبناء مخصصة للصناعة في المراكز الصناعية الكبرى الأربعة، وهي: قسنطينة وسكيكدة وعنابة وبجاية، بينما صنفت المدينتان الداخليتان المهمتان، سطيف وباتنة، قطبين

للصناعة، فيما تقرر إنجاز مخططات عمرانية توجيهية خاصة بهما (انظر مخططي مدينتي سطيف وباتنة) توفر مجالاً للصناعات الخفيفة التي تستغل الموارد المحلية، ويتعلق الأمر بالصناعات الغذائية أساساً.

في إطار الإجراءات التحفيزية دائماً تم اعتماد سياسة تسويقية قائمة على إظهار مزايا الاستثمار الصناعي في الشرق الجزائري؛ ومن بين الإجراءات نذكر على سبيل المثال لا الحصر، ومن دون عرض التفاصيل التقنية التي لا مجال لذكرها في هذا البحث: منحة التجهيز التي تبلغ قيمتها ٤٠% أو أقل من قيمة الاستثمار المعتمدة والتي تصرف في السنوات الخمس التالية لتاريخ قرار اعتماد الاستثمار؛ ومنحة تشغيل سنوية تقدر بـ ٣٥% من كتلة الأجور الخاصة بالوظائف الإنتاجية، وتصرف هذه المنحة على مدى سنة إلى خمس سنوات (مع تمديد استثنائي للمدة نفسها)؛ وتخفيض لضريبة الإنتاج المطبقة على رقم الأعمال، الذي لا يمكن الاستفادة منه، إضافة إلى منحة التشغيل، ويعتمد هذا التخفيض على مدى سنة إلى خمس سنوات بعد أول إعلان ضريبي؛ وتعويض لضريبة الإنتاج المتعلقة بالتجهيزات؛ وإعفاء من الضريبة على الفوائد الصناعية والتجارية على مدى عشر سنوات بعد بداية الإنتاج؛ وتخفيض للفوائد البنكية المستحقة لتخفيف العبء المالي الناجم عن الاقتراض؛ وضمان عمومي أطلق عليه اسم ضمان الجزائر؛ ووثيقة اعتماد تسمح بالتمويل المالي للإنتاج والمخزون؛ ومشاركة مالية لشركات التنمية الجزائرية في الاستثمار تبلغ نسبتها القصوى ٣٥% من رأسمال الشركة المستثمرة، و ٢٥% من رأسمال شركة التنمية؛ وأخيراً، تخفيف الحقوق المترتبة على الصفقات العقارية أو إعفاء منها. كل هذه الإجراءات كان الهدف منها تشجيع الاستثمارات الخاصة لتحقيق التنمية الصناعية، غير أنها جاءت متأخرة، فالظروف السائدة لم تشجع الرأسمال الخاص على الاستثمار، برغم الحوافز، فكانت أغلب مشاريع التصنيع بمبادرة من الدولة واستمر هذا الوضع بعد الاستقلال عندما تبنت الدولة الجزائرية المشاريع الاقتصادية الفرنسية.

هذا، وقد كان للتنمية الصناعية أثر محسوس في المجال الحضري بحيث أصبحت المساحة التي تحتلها المناطق الصناعية تناهز بل تفوق مساحة المجال السكني والخدمي، كما تبينه المخططات الملحقة بالدراسة.

## ٢-٣- السكن والبناء

كان لزاما أن تترافق عملية التنمية الصناعية المرجوة مع جهد كبير في مجال بناء المساكن المخصصة للكوادر والمستخدمين، إذ إن الصناعة والسكن، وكذلك المنشآت القاعدية، كانت تشكل أسس النمو العمراني الكبير الذي خططت له المشاريع العمرانية التوجيهية، والذي تجسد الجزء الأكبر منه بعد الاستقلال. على أن الجهد في مجال الإسكان لم يرق إلى مستوى المشاريع الصناعية الطموحة، فمن بين ٢١٠ آلاف وحدة سكنية مبرمجة في كامل القطر الجزائري، على مدى خمس سنوات (١٩٥٩ إلى ١٩٦٣)، خصصت للشرق الجزائري ٦٢ ألف وحدة سكنية (٥٨ ألفا للمنطقة الوسطى، و٩٨ ألفا للمنطقة الغربية)، بينما قدرت الاحتياجات في مجال السكن بالجهة الشرقية وحدها في الأول من يوليو ١٩٥٩ بـ ١٠٥,٢٨١ وحدة سكنية، إذا ما أخذنا بعين الاعتبار البلديات الحضرية الثلاث عشرة لمنطقة الشرق الجزائري فقط، وهي: قسنطينة، عنابة، بسكرة، سطيف، سكيكدة، بجاية، جيجل، باتنة، تبسة، سوق أهراس، قالمة، سطورة، القالة.

بالإضافة إلى هذا العجز الكمي، يلاحظ أن أغلبية المساكن المتوافرة بالشرق الجزائري آنذاك كانت غير لائقة، ففي ١٩٥٤، تم إحصاء ٦٠٠,١٢٥ مسكنا، لا تتعدى نسبة المساكن التي تستجيب لما كان يسمى المعايير الأوروبية ١٠,٦%، وهي نسبة منخفضة مقارنة بنسبة هذا النوع من السكنات على مستوى القطر الجزائري كله، والتي تبلغ ٢١%، كما أن هذا النوع من المساكن التي تستجيب لشروط العيش الحديثة كان ينحصر -بمختلف أنماطه- في البلديات الحضرية، حيث يشكل نسبة ٤١% من مجموع المساكن؛ هذا

من دون أن ننسى أن المساكن ذات الطابع الأوروبي -أي التي تستجيب لمعايير الإسكان الحديثة- كانت بعيدا عن متناول أغلب السكان الجزائريين، بحيث إن نسبة ٦٨% من هذه المساكن كان يسكنها المعمرون الأوروبيون، وتقع أغلب هذه المساكن في مراكز المدن التي تعود إلى القرن التاسع عشر، أو في الأحياء السكنية التي أنجزت خاصة في فترة ما بعد الحرب العالمية الأولى في شكل منازل عائلية أو عمارات سكنية (انظر الصور الرقم ١٠ و ١١ لمدينة قسنطينة الأوروبية والصورة الرقم ١٢ للواجهة البحرية لمدينة بجاية). أما السكان الجزائريون فقد كان أغلبهم يقطن المدينة العتيقة عند وجودها (حالة مدينة قسنطينة) أو أطراف المدن في أحياء سكنية مكتظة لا تتوافر فيها شروط الحياة الحديثة. وقد أوجد هذا الوضع حالة من الازدواجية والتفاوت جعلت معضلة الإسكان أهم معضلة تواجه المخططين المشرفين على المشروع.

## ٢. التنمية الصناعية والإسكان والمنشآت القاعدية في التخطيط العمراني:

### عرض لحالة مدن الشرق الجزائري الست الكبرى

بعد تقديم الإطار العام الذي قامت عليه الخطط الاقتصادية والعمرانية الفرنسية في آخر الفترة الاستعمارية بالجزائر، نستعرض فيما يلي مشاريع التنمية الصناعية والإسكان والمنشآت القاعدية -التي تشكل ثلاثية هذا النمط من التخطيط العمراني- في المدن الست التي تم اعتمادها كعينات لهذه الدراسة، وفق الترتيب التالي: عنابة، سكيكدة، قسنطينة، بجاية، سطيف، باتنة. وقد تم التركيز في التحليل على كيفية إدماج هذه المشاريع في المجالات الحضرية، خاصة فيما يتعلق بمشاريع المناطق الصناعية التي كان لها أثر بالغ في بنية المدن والجهات المحيطة بها.



وقد كلف بتجسيد هذه المشاريع الصناعية والعمرانية الكبرى مكتب الدراسات المسمى (الصندوق الجزائري لتنمية وهيئة الإقليم) المعروف اختصارا بالحروف اللاتينية C.A.D.A.T، والذي استمر دوره في قطاع التعمير والبناء حتى في فترة ما بعد الاستقلال<sup>(٦)</sup>.

### ٣-١- مدينة عنابة (١٣٥ ألف نسمة)

تعتبر منطقة مدينة عنابة الواقعة في أقصى الشمال الشرقي للشرق الجزائري حجر الزاوية في عملية التنمية الصناعية للشرق الجزائري، وهذا نظرا إلى ما خصص لها من اعتمادات ومشاريع، نذكر منها: مصنع الحديد والصلب، ومصنع الإسمنت، ومشروع الميناء وتوسعته، ومد خطوط السكة الحديدية الحديثة، والطرق، والمطار؛ هذا فضلا على أن هذه المدينة يحيط بها سهل زراعي غني هو أغنى سهل زراعي في الجزائر، بعد سهل متيجة المحيط بمدينة الجزائر العاصمة (انظر مخطط مدينة عنابة الملحق بالدراسة).

تتميز مدينة عنابة عن غيرها بالأهمية التي أعطيت للمجال الصناعي على حساب غيره من المجالات الحضرية، فقد اعتمد المخطط العمراني التوجيهي خمس مناطق صناعية تمتد جنوب المدينة في شكل طولي، من الشمال إلى الجنوب، ويربط بين هذه المناطق الصناعية طريق صناعي مخصص لحركة النقل الثقيلة والكثيفة المرتقبة، وينطلق هذا الطريق من الميناء باتجاه الجنوب مروراً بكل المناطق الصناعية، وتتفرع عنه طرق تربطه بشبكة الطرق الحضرية؛ وبالموازاة مع هذا الطريق تمتد السكة الحديدية على طول المناطق الصناعية من الشمال نحو الجنوب أيضاً، فتصبح بذلك المناطق الصناعية بمنزلة العمود الفقري للتنظيم العمراني الجديد، بينما المجالات الأخرى السكنية والخدمية أصبحت تشكل الأطراف (كما يوضحه المخطط الرقم ٢).

وتشكل المناطق الصناعية الخمس (انظر المخطط الرقم ٢) ما يمكن وصفه بالنظام الهرمي المغلق القائم على تخصيص كل منطقة صناعية، ما يشكل تطبيقاً لمبدأ التجزئة الوظيفية على المجال الصناعي في حد

ذاته: فالمنطقة أ- التي تتربع على مساحة ٣٠٠ إلى ٤٠٠ هكتار، وهي أكبر المناطق الصناعية وأبعدها عن المدينة خصصت للصناعة الثقيلة (الحديد والصلب ومحطة كهربائية من الحجم الكبير)؛ أما المنطقة ب- ١- التي تضم ١٠٠ هكتار والقريبة من الميناء والمدينة، فقد وجهت إلى النشاطات المرتبطة بالميناء؛ وخصصت المنطقة ب- ٢- الواقعة جنوب المنطقة ب ١ على مساحة ١٢٠ هكتاراً، للنشاطات الصناعية العادية (الصناعات الخفيفة والمتوسطة)؛ فيما صنفت المنطقة ب- ٣- الممتدة جنوباً على مساحة ٧٠٠ هكتار نطاقاً للصناعات التي تستوجب القرب من البحر، مثل تلك التي تحتاج إلى استهلاك كميات كبيرة من ماء التبريد؛ وأخيراً، جعلت المنطقة ب- ٤-، الواقعة بين المنطقة أ- والمنطقة ب- ٣- على مساحة ١٠٠ هكتار، مجالاً للصناعات التي تفرز الروائح الكريهة والمضرة، مما يمكن اعتباره بداية اهتمام بإشكالية البيئة والمحيط.

إن حالة مدينة عنابة تبين أن المجال الصناعي أصبح يشكل في حد ذاته منظومة مستقلة عن غيرها تخضع لتراتب يأخذ بعين الاعتبار مميزات مختلف الأنشطة الصناعية من حيث النوع والحجم والآثار على البيئة.

أما في مجال التوسع الحضري السكني فقد أوجد المخطط ما أصبح يطلق عليه المدينة الجديدة الواقعة جنوب المدينة القديمة التي تضاءلت إمكانات توسعها (انظر المخطط الرقم ١). وفي هذا الإطار تم تخصيص كتلة هضبة بوحمة لإقامة المدينة الجديدة التي هي في الواقع ضاحية سكنية يمكنها استيعاب ٢٥ ألف مسكن (في الوقت الذي قدرت فيه احتياجات عنابة من السكنات بـ ١٩,٤٩٠ وحدة في الأول من يوليو ١٩٥٩). وهنا تجدر الإشارة إلى انعدام عناصر الربط بين المدينة القديمة والمدينة الجديدة التي تحيط بها من الشمال الغربي والجنوب المناطق الصناعية المذكورة آنفاً؛ فالمدينة الجديدة ملحقة بالمناطق الصناعية، وهي

أكثر ارتباطا بها من ارتباطها بالمدينة القديمة. فهذا النوع من التخطيط العمراني يقوم على استحداث الجديد ولا يتوخى سبل إدماجه في القديم الذي عادة ما يتم تجاهله، فتكون النتيجة ظهور مجالات حضرية مزدوجة البنية تفتقر إلى الترابط فيما بينها.

وعلى كل فإن المجالات الحضرية السكنية لا تشكل محور الإستراتيجية التخطيطية، فهذا النمط من التخطيط العمراني - كما سيتبين بالنسبة إلى العينات الأخرى أيضا- يقوم على مخطط للتنمية الصناعية أكثر منه على مخطط للتعمير يعتمد إنشاء مجالات حضرية مدججة في محيطها. كما توضح حالة مدينة عنابة كيف أن التوسع العمراني القائم أساسا على مشاريع سكنية كبيرة - وإن كان أحد أسس هذا النمط التخطيطي- يأتي في الدرجة الثانية مقارنة بالمشاريع الصناعية الكبرى، كما تدل على ذلك المساحات الكبيرة المخصصة للصناعات، مقارنة بتلك الموجهة للمجالات الحضرية السكنية.

بالإضافة إلى المشاريع الصناعية والسكنية كان الاهتمام منصبا - كما يجب ذلك المنهج التخطيطي الوظيفي- على المنشآت القاعدية المتمثلة في طرق المواصلات والسكة الحديدية، فكان من الضروري أن يستجيب المخطط العمراني لهذا البعد، لما له من أثر في أداء المدينة لوظيفتها بشكل فعال. وتظهر حالة مدينة عنابة كيف أن هذه المنشآت القاعدية أصبحت - إلى جانب المناطق الصناعية- تشكل عناصر رئيسية في هيكل المجال الحضري. فالطريق الوطني الرقم ٢١ الرابط بين عنابة وقسنطينة هو الذي يشكل، بالإضافة إلى السكة الحديدية، حدود المناطق الصناعية والحضرية السكنية الجديدة.

كما تقرر توسيع شبكة المنشآت القاعدية بإقامة طريق يربط بين الطريق الوطني الرقم ٤٤ الواصل غربا بين عنابة وسكيكدة من جهة والطريق الوطني الرقم ١٢ الرابط شرقا بين القالة وعنابة من جهة أخرى، بما يسمح بعدم دخول قسم من حركة المرور إلى قلب مدينة عنابة. كما اعتمد مشروع ازدواجية الطريق

الوطني الرقم ٢١ باتجاه قسنطينة تحسبا لنمو نشاط المناطق الصناعية الواقعة على طولها. وأخيرا، تقرر إنشاء سكة حديدية تربط الخط المتوجه إلى قسنطينة بالسكة الحديدية المتجهة نحو الجنوب.

هذا ويظهر جليا من المخطط أن المنشآت القاعدية الجديدة، من طرق وسكة حديدية، تشكل حزاما حقيقيا حول مجال التوسع العمراني الجديد (المدينة الجديدة) المزمع إقامته على كتلة هضبة بوحمة مما يساهم في فصله عن المجال الحضري المحيط به وفي إحداث القطيعة بين مختلف مناطق المدينة.

كل هذا يظهر حرصا على جعل المخطط العمراني يستجيب للطرق الإقليمية، فمقياس التخطيط المعتمد يولي الأولوية لهذا المستوى من التخطيط أكثر من غيره من المستويات، وهذا ما يفسر اعتبار الطرق أدوات ربط وظيفية وليست أدوات ربط مورفولوجية لمكونات المجال الحضري، أو بعبارة أخرى اعتبارها طرق مواصلات وفصل بين المناطق المختلفة وليست عناصر ربط (جادات وشوارع) تساهم في تشكيل بنية وصورة المدينة.

### ٢.٣. مدينة سكيكدة (٨٠ ألف نسمة)

تعود أهمية مدينة سكيكدة الواقعة على ساحل البحر غرب مدينة عنابة وشمال مدينة قسنطينة، إلى كونها تشكل -بفضل مينائها- المنفذ البحري الرئيسي لأغلب المناطق الشرقية الداخلية، أي مدن قسنطينة وباتنة وبسكرة ومنطقة الصحراء الشرقية كلها، فضلا على أن مدينة سكيكدة يحيط بها إقليم زراعي غني. وقد تعاضمت أهمية ميناء مدينة سكيكدة في آخر الفترة الاستعمارية (خمسينيات القرن العشرين)، وانطلقت الأشغال لتوسيعه وجعله ميناء لتصدير البترول المكتشف حديثا، والذي أصبح يتدفق من الصحراء الجزائرية نحو الشمال؛ وما زاد في أهمية ميناء سكيكدة اعتماد مشروع لإقامة أنبوب لنقل البترول ينتهي إليه.

لقد شكل نمو الصناعة البترولية أهم محرك لتطور هذه المدينة الاستعمارية الصغيرة (انظر المخطط الرقم ٣) التي كان يغلب عليها العنصر السكاني الأوروبي (لم تكن نسبة السكان المسلمين بها آنذاك تتعدى ٥٨٪، أي أنها كانت أكثر مدن الشرق الجزائري فرنسية). ولم تعرف المدينة قبل نمو الصناعة البترولية صناعات غير تلك المرتبطة بالاقتصاد الزراعي المحلي من قبيل الرحي ومعامل إنتاج الجعة ومعامل التعليب المرتبطة بالصيد البحري والمنتجات الزراعية المحلية.

وقد ساهم نمو الصناعة البترولية، برغم حدوثه، إلى حد كبير في تنشيط حركة الميناء، الذي قفز حجم تعاملاته من ٣٢٠ ألف طن في ١٩٥٤ إلى ١,٠٧٠,٠٠٠ طن (من بينها ٦٠٠ ألف طن خاصة بالبضائع المختلفة) في سنة ١٩٥٨. وبالإضافة إلى نشاطه العادي فإن ميناء سكيكدة كان يصدر بترول الصحراء (٤٣٠ ألف طن في ١٩٥٨)، وكان من المنتظر أن ترفع هذه الكمية بشكل معتبر بعد تشغيل أنبوب نقل البترول. ولهذا السبب تم تخطيط إقامة ميناء جديد مرتبط بالمنطقة الصناعية الجديدة، يقع شرق الميناء القديم على الضفة اليمنى لوادي الصفصاف.

وفي إطار الأولوية الممنوحة للتنمية الصناعية، خصصت منطقة صناعية كبيرة بسكيكدة لإقامة الصناعات البترولية والكيميائية الناشئة، وتم ربطها مباشرة بالميناء والمدينة والمطار، وجهزت بسكة حديدية وطرق سريعة. وكما هي الحال بالنسبة إلى مدينة عنابة فإن المنطقة الصناعية لسكيكدة تمتد من الشمال إلى الجنوب، وقسمت إلى قطاعات مختلفة، خصص أحدها للصناعات التي تنشئها الاستثمارات الخاصة، بينما كلفت الغرفة التجارية المحلية بتنمية قطاع آخر من المنطقة الصناعية، فيما ترك قطاع أخير للصندوق الجزائري للتنمية وتهيئة الإقليم ليقوم بتطويره.

أما فيما يخص التهيئة العمرانية، فإن المخطط العمراني التوجيهي لمدينة سكيكدة يحدد مناطق توسع صناعي كبير جنوب شرق المدينة القديمة، تمتد بين هذه الأخيرة والمطار، ويتبع تخطيطها تعرجات وادي الصفصاف، بعيدا عن المنطقة الصناعية القديمة الصغيرة الواقعة شمال المدينة، والتي تمتد على طول الميناء. وكما هي الحال بالنسبة إلى عنابة، فإن المخطط اعتمد فصلا بينا بين المنطقة الحضرية والمنطقة الصناعية، وفقا لنظرية الفصل الوظيفي الحداثية، وهذا ما يظهر في الإبقاء على مجال غابي فاصل؛ غير أن قراءة استشرافية للمخطط تبين أن توسع المنطقة الحضرية باتجاه الجنوب الشرقي أساسا، سينجر عنه حتما اتصال مباشر بين المنطقة الحضرية والمنطقة الصناعية اللتين لن تفصل بينهما في المستقبل سوى السكة الحديدية والطريق المتجه نحو مدينة عزابة في الجنوب.

أما فيما يخص تطوير المجال الحضري السكني فإن النمو الاقتصادي السريع لمدينة سكيكدة أوجد طلبا كبيرا للسكن، ففي الأول من يوليو ١٩٥٩، قدر العجز في مجال السكن بالمدينة بـ ٩,٨٧٦ وحدة سكنية. وكما هي الحال في عنابة والمدن الأخرى فقد خصصت الأراضي المحيطة بالمدينة القديمة للتوسعات السكنية المستقبلية، ومن بين هذه التوسعات مشروع إقامة ٣٠٠ سكن في شمال شرق المدينة، ومشروع ١٠٠٠ سكن في شمالها الغربي، غير أن أكبر المشاريع السكنية خصت الضاحية الجنوبية القريبة من المناطق الصناعية، ومن بينها: مشروع ٥٠٠ سكن ومشروع ١٥٠٠ سكن، وأخيرا أكبر هذه المشاريع الذي يضم ٣ آلاف وحدة سكنية جنوب المدينة، والذي يمتد وراء حوض وادي الحدائق. وقد تأكد هذا التوجه المتمثل في توسع المجال السكني نحو الجنوب بعد الاستقلال بامتداد الأحياء السكنية في شكل خطي بموازاة وادي الحدائق، من دون أن تراعى في ذلك الأخطار التي قد يتسبب فيها فيضان الوادي. وإضافة إلى المشاريع

السكنية الكبرى في الجنوب، فإن المخطط التوجيهي حدد منطقة أخرى صغيرة للتوسع السكني على طول ساحل البحر، على الضفة اليمنى لوادي الصفصاف.

ونلاحظ في هذا الصدد التعارض الواضح بين متطلبات التوسع العمراني التي فرضها نمو الصناعة - البترولية والكيميائية على وجه الخصوص - وبين طبيعة موقع سكيكدة المتميز فيما يخص التضاريس الصعبة والبيئة الحساسة والنشاط الزراعي المزدهر، التي تحد من إمكانيات التوسع العمراني؛ وقد استعمل الجغرافي الفرنسي الأستاذ مارك كوت عبارة ((المجال المضغوط)) للدلالة على التطور العمراني الهائل الذي عرفته مدينة سكيكدة بفعل عملية التنمية الصناعية، والذي لا يبالي بظروف المكان: فالمنطقة الصناعية البترولية والكيميائية استولت لوحدها على ١٤٠٠ هكتار من الأراضي التي كانت مزروعة بالكروم والبساتين في الحوض الأسفل لوادي الصفصاف، يضاف إلى هذا تحويل كميات معتبرة من الموارد المائية للمنطقة لتلبية حاجة الصناعة والمدينة التي قدرت بـ ٦٥٠ لترا في الثانية.

لم يكن التخطيط العمراني السائد آنذاك والقائم على المشاريع الكبرى يراعي الاهتمامات البيئية التي تبلورت حاليا تحت تسمية التنمية المستدامة. ويتضح هذا الأمر في مدينة سكيكدة أكثر من غيرها، فقد تمت التضحية فيها بالأبعاد البيئية في سبيل تحقيق التنمية الاقتصادية والصناعية، اللهم إذا ما استثنينا بعض المساحات الخضراء المعزولة هنا وهناك، والتي أبقى عليها المخطط التوجيهي.

### ٣-٣ - مدينة قسنطينة (٢٣٠ ألف نسمة)

كانت مدينة قسنطينة ومازالت حاضرة وقلب الجهة الشرقية من البلاد الجزائرية، فهي عاصمتها التاريخية والفعالية التي حافظت فيها المدينة الإسلامية القديمة على حضورها (انظر المخطط الرقم ٥). وقد استمدت قسنطينة أهميتها من موقعها الممتاز وسط شبكة المراكز العمرانية وطرق المواصلات وإقليم زراعي

غني؛ وهذا ما جعلها حلقة مهمة في مشاريع التنمية الصناعية والحضرية للشرق الجزائري نهاية الفترة الاستعمارية.

ووفق المقاربة نفسها التي تقوم على تحديد مجال التوسع الصناعي، والتي وقفنا عليها في حالي عنابة وسكيكدة، فقد عين المخططون أربعة مواقع لتطوير المناطق الصناعية، تقع كلها في جنوب شرق المدينة<sup>(٧)</sup>، وقد خصصت لها مساحات شاسعة يفوق امتدادها المساحات المخصصة للتوسع العمراني المستقبلي. وتشكل هذه المساحات الصناعية الكبرى همزة وصل بين مدينة قسنطينة ومدينة الخروب الزراعية الصغيرة الواقعة إلى الجنوب منها، والتي اختيرت كمجال لتطوير الصناعات المرتبطة بالزراعة وصناعات النسيج، ليشكل مركز الخروب في المستقبل جزءا لا يتجزأ من حاضرة قسنطينة الكبرى، كما أن هذا التوسع نحو الجنوب يجعل المدينة تتصل مباشرة بمطارها الواقع على بعد عشرة كيلومترات جنوبا أيضا (انظر المخطط الرقم ٦). وهذا ما يدل على أن المقياس الإقليمي في التخطيط أخذ حفا أكبر في مدينة قسنطينة مقارنة بغيرها، باعتبارها مدينة كبيرة تؤثر وتتأثر بمحيطها البعيد. وفي إطار تحقيق النجاعة الوظيفية المطلوبة فقد وصلت كل المناطق الصناعية الجديدة بالسكة الحديدية وبشبكة الطرق، خاصة المنطقة الصناعية الكبرى الواقعة جنوب شرق المدينة، والمحاطة بالسكة الحديدية والطريق من كل الجوانب. هذا ولتسهيل حركة المواصلات تقرر إنجاز منشآت طرق جديدة تسمح بعدم الدخول إلى وسط مدينة قسنطينة بالنسبة إلى المتنقلين بين مدينتي سطيف غربا وسكيكدة شمالا.

وكما هو الشأن بالنسبة إلى مدينتي عنابة وسكيكدة، فإن قسنطينة عرفت انطلاق برنامج ضخم لبناء المساكن نهاية الفترة الاستعمارية، واتخذ هذا البرنامج شكل توسعات حضرية في ثلاثة أجزاء من المدينة



هي: بيلفو وبوفريكة وسيدى مبروك، لمواجهة الاحتياجات المعتمدة في مجال السكن، والتي قدرت في الأول من يوليو ١٩٥٩ بـ ٣٣,٠٩٩ وحدة سكنية.

وكما هي حال المناطق الصناعية فإن التوسعات السكنية تمتد هي الأخرى نحو الجنوب، إضافة إلى امتداد نحو الجنوب الغربي (بيلفو)، ما يؤكد قاعدة ترافق التوسع الصناعي والتوسع السكني التي لاحظناها بالنسبة إلى عنابة وسكيكدة، هذا إذا ما استثنينا توسع السكن في اتجاه الشمال الشرقي (سيدى مبروك)، يضاف إلى هذا كله برامج سكنية في ضواحي المدينة، هي: برنامج ٣ آلاف وألف سكن في الشمال الشرقي، والمرحلة الأولى من برنامج ٤ آلاف سكن في الجنوب، ومشروعاً ٢,٦٠٠ و ٦ آلاف سكن في الجنوب الغربي (انظر المخطط الرقم ٧).

وتتميز هذه المشاريع من الناحية المعمارية بعماراتها ذات الحجم الكبير، والتي تضم مئات من المساكن (انظر الصور الملحقة للأحياء السكنية بضواحي قسنطينة)، مما أوجد اختلافاً كبيراً في المقياس المعماري بين المجالات الحضرية القديمة والجديدة، وأسهم في تعميق القطيعة المورفولوجية والشكلية والوظيفية بينها. هذا وعلى الرغم من حجم هذه المشاريع السكنية وشكلها المعماري الباهت فإن موقع مدينة قسنطينة المتميز بمساحاته الخضراء الواسعة والمنحدرات التي تتخلل النسيج العمراني القديم والجديد في أماكن عدة، قد حد نسبياً من الأثر السلبي لهذه العمليات العمرانية الكبرى على صورة المدينة.

وهناك ظاهرة أخرى يجب الإشارة إليها وتتمثل في أن المشاريع السكنية الكبيرة في ضواحي المدينة لم تمنع انتشار الأحياء العشوائية التي لا تخضع للأطر والنظم والرسمية والتي تطورت في المناطق الأقل ملاءمة من حيث التضاريس، وهذا ما يجعل صورة مدينة قسنطينة رباعية التكوين، فهناك المدينة الإسلامية القديمة، والمدينة الأوروبية القديمة التي تعود إلى القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين، والتجمعات السكنية

والصناعية الحديثة، وأخيرا الأحياء العشوية، ولا تتواصل هذه المكونات فيما بينها لتكون مدينة مترابطة مكتملة الصورة.

### ٣-٤ - مدينة بجاية (٦٠ ألف نسمة)

مثلها مثل سكيكدة، تزايدت أهمية مدينة بجاية الاقتصادية بوصول خط الأنابيب الناقل لبتترول الصحراء إليها، والذي عزز أهمية موقعها الجغرافي الذي يجعل منها أقرب ميناء جزائري إلى فرنسا. كما أن مدينة بجاية تشكل همزة الوصل بين منطقة القبائل الكبرى في الغرب والقبائل الصغرى في الشرق، وهي المدخل إلى حوض وادي الصومام الزراعي الغني، زيادة على وقوعها في أكثر المناطق الجزائرية كثافة سكانية، ما يجعلها تتوسط سوقا محلية مهمة.

لا غرابة إذن في أن يركز المخطط على تطوير قدرات الميناء والمناطق الصناعية المرتبطة به. ما جعل بجاية تتوافر على ميناء كبير موصول بالسكة الحديدية وينقسم إلى مكونات وظيفية مختلفة: فهناك الميناء البترولي الذي تبلغ مساحته ٧٥ هكتارا، والميناء القديم الذي يتوافر على حوض مساحته ٢٦ هكتارا وأرصفتها طولها ١٠٥٠ مترا، والميناء الخلفي المتربع على مساحة ٦٠ هكتارا وتمتد أرصفتها على طول ٦٥٠ مترا. وتتصل بالميناء منطقة صناعية مساحتها حوالي مائة هكتار مؤهلة لاستقبال الصناعات التي تحتاج إلى قرب الميناء والبحر أي الصناعات البتروولية أساسا، إضافة إلى منطقة صناعية أخرى أطلق عليها اسم المنطقة الصناعية الداخلية، وهي تمتد على مساحة ١٠٠ هكتار، وتقع غرب المنطقة الصناعية السالفة الذكر في الجهة الأخرى للسكة الحديدية. وفي الجنوب، وبالقرب من المناطق الصناعية، تقرر إنجاز المطار الجديد فيما وراء وادي الصومام الذي يشكل الحد الطبيعي الجنوبي للمناطق الصناعية المرجمية.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن بجاية اعتبرت كإحدى نقاط ما اصطلح على تسميته -آنذاك- بإعادة

انتشار الصناعة في الجزائر ضمن ما سمي بالمناطق الصناعية اللامركزية ( Zones industrielles décentralisées) التي كان الهدف منها الحد من التركز الكبير للصناعات حول مدينة الجزائر العاصمة، فكانت بجاية إحدى المناطق الصناعية اللامركزية الثلاث، إلى جانب مدينة تيزي وزو في المنطقة الوسطى ومدينة بني صاف في المنطقة الغربية. كما تم تصنيف مدينة بجاية ضمن ما عرف بالنطاق الثالث للتنمية الصناعية، وهو الذي تستفيد الاستثمارات فيه من أكبر التسهيلات المالية. هذا وقد كلفت بتنمية هذه المناطق الصناعية الخاصة شركة تجهيز المناطق الصناعية اللامركزية التي كان يساهم في إدارتها الصندوق الجزائري لتنمية وتهيئة الإقليم (C.A.D.A.T) الذي أدى دورا مهما في التخطيط العمراني بالجزائر نهاية الفترة الاستعمارية والذي كان وراء أغلب المخططات العمرانية المنجزة خلالها، وحتى في السنوات الأولى للاستقلال، كما سبق التعرض لذلك.

أما فيما يخص أثر التنمية الصناعية على تهيئة المجال الحضري، فيتبين من قراءة للمخطط العمراني لبجاية أن التطور العمراني لهذه المدينة كان أكثر راديكالية من غيره، من حيث حجم المناطق الصناعية والميناء البترولي التي لم تترك سوى مجال ضيق للصناعات الصغيرة والصناعات التقليدية قرب الميناء القديم ومحطة السكة الحديدية (قارن بين المخطط الرقم ٨ والمخطط الرقم ٩).

أما بالنسبة إلى السكن فإن المخطط الخماسي حدد عدد السكنات المبرمجة بـ ٤,٦٠٠ بهدف مرافقة التطور الصناعي الهائل لمدينة بجاية في المستقبل؛ غير أن عدد المساكن المبرمجة لم يكن يرقى إلى مستوى الاحتياجات التي حددت في الأول من يوليو ١٩٥٩ بـ ٦,٢٢٣ وحدة سكنية.

هذا ونظرا إلى تضاريس موقع مدينة بجاية فإن المشاريع السكنية كانت محدودة الحجم ولم تؤثر بشكل كبير في صورة المدينة. وقد اختيرت سفوح الجبال غرب وشمال المدينة لاستقبال المشاريع السكنية الجديدة، على أنه في الوقت الذي تم فيه اعتماد المخطط كانت هناك مشاريع سكنية صغرى في طور الإنجاز في المناطق المحيطة بقلب المدينة؛ مشكلة بذلك حزاما سكنيا حول المركز التجاري والإداري (أي المدينة الاستعمارية الأولى)، ويتعلق الأمر بمشاريع صغيرة عدة في أحياء سيدي التواتي، والنافورات الخمس، والمعسكر السفلي والتي تعد ٢٦، ٣٩، ٢٩، ١٢٤، ١٢، ٥٤٧، ٢٠٤، ٩٤، ٢٢، ٥٧ و ٢٣٥ وحدة سكنية لكل منها؛ ونلاحظ في هذا الصدد الفرق الشاسع بين حجم وتوزيع هذه المشاريع السكنية وبرنامج الإسكان المعتمد في المخطط التوجيهي، والذي يخصص غرب وشمال المدينة كما أسلفنا. هذا ويمكن تفسير توزع المشاريع السكنية الجديدة على جهات مختلفة من المدينة بصعوبة التضاريس، وعدم توافر كثير من أراضي البناء ذات المساحة الكبيرة التي تسمح بإنجاز مشاريع سكنية ضخمة، فبجاية مثلها سكيكدة تمثل مجالا مضغوطا -وفق تعبير مارك كوت- تحد فيه طبيعة التضاريس من إمكانات التوسع العمراني.

من جهة أخرى يلاحظ أن التوسع السكني في بجاية لا يتبع بالضرورة التوسع الصناعي كما لاحظنا في حالات عنابة وسكيكدة وقسنطينة؛ فبينما تمتد المشاريع الصناعية جنوب المدينة، خصصت للمشاريع السكنية المناطق الشمالية والغربية، وإن كان مرد ذلك صعوبة التضاريس غير أنه يحقق فصلا واضحا بين الوظيفة الصناعية من جهة، والوظيفة السكنية من جهة أخرى؛ وهذا ما تجسده المنطقة الخضراء العازلة الممتدة شمال قناة وادي سرير.

## ٣-٥- مدينة سطيف (٧٢ ألف نسمة)

خلافا لمدن قسنطينة وسكيكدة وعنابة وبجاية التي تعتبر مراكز تصنيع الشرق الجزائري الكبرى، والتي تقع كلها في المنطقة التلية الساحلية، فإن مدينة سطيف الداخلية الواقعة في الهضاب العليا اختيرت لإقامة صناعات أقل حجما، تستغل أساسا الموارد المحلية أي الزراعية.

وتستمد سطيف أهميتها من موقعها الاستراتيجي في وسط شبكة المواصلات، والذي يجعل منها سوقا داخلية كبرى لمنتجات الزراعة وتربية المواشي.

ولعل اختيار مدينة سطيف الداخلية لتكون أحد مراكز التنمية الصناعية - وإن كان ذلك بدرجة أقل من غيرها- مؤشر لبداية تحول محتشم في سياسة التهيئة الإقليمية في الفترة الاستعمارية التي ظلت تركز دوما على المدن الساحلية التي تشكل همزة الوصل بين الاقتصاد الجزائري وفرنسا، وتعمل دواخل البلاد.

لقد حدد موقع المنطقة الصناعية بسطيف جنوبي المدينة على طول السكة الحديدية، وهي أقل مساحة من المناطق الصناعية التي تطرقنا إليها سابقا، وخصصت لاستقبال الصناعات الموجودة آنذاك في المدينة، والتي تتمثل أساسا في: الرحي ووحدات إنتاج الدقيق والمعجنات وآليات الأشغال العامة، بالإضافة إلى صناعات جديدة مرتبطة بالاقتصاد المحلي، وهي: الصناعات الغذائية والصناعات المتصلة بتربية المواشي (إنتاج الألبان والعلف) وصناعات النسيج والألبسة وصناعات ميكانيك السيارات والآليات الزراعية.

أما فيما يخص توسع المجال السكني، فقد قدرت احتياجات سطيف في الأول من يوليو ١٩٥٩ بـ ٩,٧٤٨ وحدة سكنية. ووجه المخطط التوجيهي للمدينة التوسع العمراني - كما هي الحال بالنسبة إلى التوسع الصناعي- نحو جنوب المدينة بإقامة مشاريع سكنية جنوب غرب وجنوب شرق النسيج العمراني

القديم، ما يؤكد نظرية ترافق التوسع الصناعي والتوسع الحضري السكني، إذا ما استثنينا جيبا سكنيا صغيرا شمال المدينة على طول الطريق الوطني الرقم ٩ (باتجاه مدينة بجاية).

هذا ويشكل مشروع تحويل الطريق الوطني الرقم ٥ (الرابط بين مدينة الجزائر غربا ومدينة قسنطينة شرقا) في جنوب المدينة حزاما حقيقيا يحيط بالتوسعات العمرانية السكنية والصناعية المبرمجة، لتأخذ المدينة بذلك شكلا نصف دائري، فيما تربط طرق فرعية قلب المدينة بالتوسعات الجديدة في الجنوب. وإلى الجنوب من كل هذا تمتد المنطقة الصناعية في شكل طولي بموازية السكة الحديدية وضايف وادي برحال. وتفصل بين المدينة والمنطقة الصناعية منطقة تجارية وسوق تشكل بذلك مجال انتقال وفصل بين المدينة شمالا والمنطقة الصناعية جنوبا (انظر المخطط الرقم ١٠).

هذا ويترافق توسع عمران المدينة نحو الجنوب مع تغييرات على البنية التحتية تتمثل في تحويل الطريق الوطني الرقم ٥ باتجاه الجنوب، والذي سبق ذكره، ونقل خط السكة الحديدية ومحطة القطارات إلى الجنوب الشرقي للمدينة.

### ٣-٦- مدينة باتنة (٤٠ ألف نسمة)

كانت باتنة أصغر المدن التي طالها مشروع التنمية الصناعية والعمرانية، ولم تكن باتنة لفترة سوى معسكر للجيش الفرنسي، ثم تحولت إلى مدينة استعمارية داخلية صغيرة، ويمكن تفسير تزايد أهميتها بموقعها المتميز على محور المواصلات الاستراتيجية بين الشمال والجنوب (سكيكدة- قسنطينة- بسكرة- ورقلة- حاسي مسعود) أي بين المنافذ البحرية ومناطق إنتاج النفط. كما أن باتنة أصبحت قطبا تجاريا مهما لمنتجات الحبوب والغابات وتربية المواشي.

وقد تم تخطيط منطقة صناعية باتنة على طول الطريق والسكة الحديدية وتم تجهيزها لاستقبال صناعات خفيفة مثل الآجر والجير والجبس والخشب.

وقد قدرت حاجة مدينة باتنة من السكنات الجديدة في الأول من يوليو ١٩٥٩ بـ ٥,٣٤٧ وحدة سكنية، على أن التوسع العمراني المستشرف بالنسبة إلى المدينة آنذاك لم يكن بحجم توسع المدن الأخرى التي كانت مؤهلة لعملية تصنيع أكبر. هذا وقد وجه هذا التوسع، كما جرت العادة، نحو الجنوب الشرقي، إضافة إلى جيب صغير جنوب غرب المدينة بالقرب من المطار، بحيث تحافظ المدينة إجمالاً على شكلها الهندسي المستطيل الموروث عن معسكر الجيش ونواة المدينة الاستعمارية.

كما أن مدينة باتنة تتميز ببنية وظيفية بسيطة، بل بدائية إلى حد ما، إذا ما قورنت بالمدن الأخرى، حيث يطبعها وجود مساحات كبيرة مخصصة للجيش شرق المدينة بمحاذاة الطريق الوطني الرقم ٣١، ومنطقة كبيرة من البساتين في الشمال الغربي تمتد في شكل خطي حتى قلب المدينة على طول القناة؛ كما أن المنطقة الصناعية المبرجة لا تعدو أن تكون سوى شريط ضيق محاذ للسكة الحديدية وطريق قسنطينة.

هذا وقد تم تخطيط منشآت طرق جديدة، هي: إحداث طريق يمر خارج المدينة يسمح بربط الطريق الوطني الرقم ٣ بالطريق الوطني الرقم ٣١؛ وطريق آخر شرق المدينة يشكل حداً للتوسع العمراني؛ وأخيراً، طريق غرب المدينة يسمح بالانتقال بين قسنطينة وبسكرة من دون الدخول إلى وسط المدينة.

### ٣. مفاتيح لفهم العلاقة بين التنمية الصناعية والتخطيط العمراني

بعد هذا التقديم السريع لمشاريع التنمية الصناعية والتوسع السكني لكل مدينة على حدة، يتضح لنا أن المشاريع العمرانية الخاصة بالمدن الست - والتي جاءت في سياق اعتماد مشروع قسنطينة - تقوم على

مبادئ وخصائص التخطيط العمراني الحديث في أواسط القرن العشرين الذي قلب رأسا على عقب أسس المدينة التاريخية، ونذكر من بين هذه المبادئ والخصائص:

- التغيير الكبير في مقياس التعامل مع المجالات العمرانية، كما يتضح ذلك خاصة بالنسبة إلى مدن قسنطينة وعنابة وسكيكدة التي ضمت مخططاتها مجالات للتوسع حول المدينة تفوق من حيث مساحتها المدينة القائمة، حتى أنه يمكن القول بأننا لسنا بصدد مشاريع توسعة عمرانية، بل مشاريع مدن جديدة لا تتواصل مورفولوجيا ووظيفيا مع ما سبقها من الأنسجة العمرانية، كما تختلف عنها جذريا من حيث مقياسها. فالمساحات الشاسعة التي يحتلها التوسع العمراني الجديد مقارنة بالمدينة القديمة، تشكل في حد ذاتها ثورة في التخطيط العمراني لا نجد لها مثيلا في تاريخ المدن الجزائرية التي شهدت في بضع سنوات نمو عمرانيا لم تعرفه على مدى قرون من التطور والشكل.

- البرمجة العمرانية القائمة على المعطيات الكمية خاصة فيما يتعلق بالسكن، حيث ينصب اهتمام المخطط على تحديد عدد الوحدات السكنية المبرمجة دون الاكتراث بالجوانب الشكلية والجمالية لها التي ترك بتها لشركات البناء الكبرى المكلفة بإنجاز المشاريع؛ فكانت النتيجة عمارة باهتة لا تندمج في محيطها العمراني، وهذا ما ساهم في تقطيع أواصر المجال الحضري وأوجد اختلالات مورفولوجية (القطيعة بين مكونات النسيج العمراني) وديموغرافية (الكثافة السكانية العالية في الأحياء السكنية الجديدة في الضواحي) في جسم المدينة، من دون أن ننسى أن النموذج السكني المعتمد كان يستجيب لنموذج الأسرة الفرنسية الصغيرة المتوسطة الحال، ولا يتوافق مع البنية الديموغرافية الاجتماعية للأسرة الجزائرية، التي كان عليها التأقلم معه، فكانت النتيجة اختلالا في العلاقة بين السكان ومجالهم السكني.



- التجزئة الوظيفية للمجال الحضري والتي تقوم أساسا على وظيفتين رئيسيتين هما الصناعة والسكن؛ إضافة إلى المنشآت القاعدية التي تزايدت أهميتها في التخطيط العمراني، ومن ذلك الطرق والسكة الحديدية والموانئ والمطارات. ويتجلى هذا في تخصيص مجالات واسعة في محيط المدن للوظيفة الصناعية التي قلبت المجال الحضري للمدينة الجزائرية مثلما أحدثت الثورة الصناعية ثورة عمرانية في المدن الأوروبية في القرن التاسع عشر، من دون أن نعرف مدى الآثار التي سببها هذا التحول على المدينة الجزائرية على المدى البعيد.

- وأخيرا، نلاحظ على المستوى المنهجي والتقني النزعة إلى التجريد المفرط في تقييم وتحليل المعطيات، وتشكيل المجالات العمرانية، من خلال اعتماد شبه كلي على الأرقام والجداول والمعايير الكمية والإحصائية؛ فالمشروع تتحدد معالمه بحجمه قبل شكله. فضلا على هذا نلاحظ اعتماد تقنيات تبسيطة في رسم المخططات تقوم على استعمال الألوان للتفريق بين المجالات الحضرية وليس على إظهار اختلاف طبيعة النسيج العمراني، فهذه المجالات الحضرية هي بالنسبة إلى المخطط مساحات قبل أن تكون أنسجة عمرانية؛ فتكون النتيجة التبسيط في تحليل ظواهر معقدة، وهذا ما يؤدي بعد ذلك بالضرورة إلى مشاريع معمارية وعمرانية فقيرة من حيث تركيبها وشكلها، فضلا على تجاهلها الكلي للبعد التراثي في التخطيط، حيث يلاحظ تغييب المدينة القديمة (المدينة الإسلامية في حالة مدينة قسنطينة، أو المدينة الأوروبية التي تعود إلى القرن التاسع عشر في كل الحالات المدروسة) في منهجية التخطيط وانعدام أي مرجعية من هذا النوع.

ويرغم أن مبادئ التخطيط العمراني المعتمدة في الجزائر في أواخر الفترة الاستعمارية تتطابق إلى حد كبير مع تلك التي عرفتها فرنسا في الفترة نفسها، فإنه من المفيد أن نحاول التعرف على التجربة الخاصة التي

شهدتها الجزائر، والتي طرحت إشكالية التحديث العمراني والتنمية الصناعية، والتي اتخذ فيها تطبيق هذه المبادئ شكل ثورة حقيقية على النظام الذي قامت عليه المدينة الاستعمارية الفرنسية في الجزائر منذ أكثر من مائة عام، والذي يستند إلى أسس التخطيط العمراني الكلاسيكي الذي كان قائما على الكثافة المورفولوجية للنسيج العمراني، أي تراص المباني على طول الشارع وتلاصقها، وتقسيم الأرض المخصصة للبناء إلى أقصى الحدود الممكنة؛ بينما التخطيط العمراني "الجديد" ينفي العلاقة بين المبنى والشارع، وينعدم فيه مفهوم النسيج العمراني الكثيف ليعوضه مفهوم المنطقة الوظيفية (السكنية أو الصناعية أو الخدمية)، كما أنه يستهلك مساحات كبيرة من الأراضي في أطراف المدن، دون الوقوف -بالضرورة- على إمكانيات توسع المجال. إن توسع المجالات الحضرية بهذه الكيفية وبهذا الكم لا يمكن تصوره إلا في إطار النظرية الحداثية المؤمنة بفكرة التطور الإيجابي للمجتمع الذي يفرزه التطور الاقتصادي والصناعي تحديدا، فالمجال الحضري يجب أن يتغير جذريا -من هذا المنظور- ويكون محرك التغيير الرئيسي هو التنمية الصناعية في المجالات الحضرية، وهذا ما يقودنا إلى التطرق إلى النقطة المحورية في الدراسة، ألا وهي إقحام المجال الصناعي في المدينة لإحداث التغيير في شكل المدينة وتنظيمها.

#### ٤-١- إعادة تشكيل المجالات العمرانية بواسطة المجال الصناعي

في إطار عملية إعادة تنظيم المجال العمراني في شكل مجالات وظيفية مختلفة، خص المجال الصناعي بمكانه متميزة، كما يظهر في كل الحالات المدروسة: ففي مدينة بجاية أصبح المجال الصناعي (المنطقة الصناعية البترولية والمناطق الصناعية المختلفة) أهم مكون للمجال الحضري، حتى أن المساحة التي تحتلها الوظيفة الصناعية في المخطط تتجاوز مساحة المجال الحضري السكني والخدمي بقسميه: القديم الذي يعود إلى بداية الفترة الاستعمارية. والجديد الذي أوجده المشروع؛ والملاحظة نفسها تنطبق على مدن سكيكدة

وعنابه وقسنطينة بدرجة أقل؛ فالأولوية التي حظيت بها الصناعة في التخطيط العمراني تجعلنا نصف هذا النوع من التخطيط بأنه تخطيط «تصنيعي»، أي أن الصناعة تشكل المحرك الرئيسي، ليس لعملية التنمية الاقتصادية فقط، بل لعملية تركيب المجال العمراني أيضا.

ومما يزيد في أثر المجال الصناعي على المدينة ككل القطيعة المورفولوجية والوظيفية الواضحة بينه وبين المجال الحضري السكني والخدمي، حتى يمكننا القول بأن المدن التي عرفت هذا النوع من التخطيط أصبحت تتشكل من مدينتين اثنتين متنافرتين شكلا ووظيفة، وتخضعان لإجراءات تنظيمية وتخطيطية متباينة، فتتحصر العلاقة بينهما في علاقة الجوار السلبي، ويمكن أن نطلق على هذه الظاهرة ((ظاهرة ازدواجية المجال العمراني))، وهي ظاهرة سلبية تعانيها أغلب المدن الجزائرية الكبيرة، وتساهم إلى حد كبير في رداءة المجالات العمرانية وعدم تجاوب السكان معها؛ إذ أصبحوا ينظرون إليها نظرة تكاد تكون سكيذوفينية عدمية.

وفي بعض الحالات يخضع المجال الصناعي بدوره، ونظرا لحجمه في المخطط إلى مبدأ التجزئة الوظيفية؛ ففي عنابة صنفت المناطق الصناعية إلى منطقة مرتبطة بالميناء، ومنطقة للصناعات العادية، ومنطقة للصناعات الخاصة، ومنطقة للصناعات المضرة، ومنطقة للصناعات الثقيلة. وفي بجاية فصل بين المنطقة البترولية ومنطقة الميناء ومنطقة الصناعات الصغيرة والتقليدية؛ وفي سطيف ألحقت بالمنطقة الصناعية منطقة تجارية منفصلة عنها.

هذا ولا يمكن فصل المشاريع الصناعية عن المنشآت القاعدية الجديدة من طرق وسكة حديدية. فكل المخططات تقريبا تشمل تحويرا للطرق تحسبا للتوسع العمراني وضمانا لاتصال المناطق الصناعية المرجحة بشبكة الطرق الإقليمية والوطنية مباشرة. وفي بعض الأحيان تم اعتماد الطرق الجديدة كحدود مستقبلية للتوسع العمراني، أو كحدود فاصلة بين المجال الصناعي والمجال السكني، لتساهم هذه الطرق كذلك في تجزئة

المجال العمراني وفي تقطيع أوصال النسيج العمراني؛ لأنها لم تصمم كروابط مورفولوجية، بل كطرق مواصلات فقط. وقد تأكد هذا التوجه في تصميم المنشآت القاعدية في المدن الجزائرية بعد الاستقلال.

وبرغم دور الصناعة كعامل تحديث عمراني جذري فإنها أدت كذلك دورا سلبيا بإحداثها اختلالا في المجالات العمرانية المحيطة بالمدن، لأن التصنيع الذي عرفته المدن الجزائرية احتل حيزا كبيرا من هذه المجالات، وحول لصالحه قسما مهما من الموارد الطبيعية المحلية، وعلى رأسها الأراضي الزراعية والمياه. كما أن عملية التنمية الصناعية الراديكالية كان لها أثر سلبي في المجال البشري، حيث ساهمت في هجرة ريفية كبيرة، وأسهمت إلى حد ما في القضاء على أسس الاقتصاد الزراعي المحلي، بتحويل جزء مهم من اليد العاملة الزراعية نحو الصناعة من دون أن تكون المدن مهياة ماديا ووظيفيا لإيواء الكم الكبير من السكان الذين نزحوا إليها، فكانت النتيجة تعميق الاختلالات المورفولوجية والوظيفية بإحداث اختلالات ديموغرافية في أقاليم المدن.

كما أن حصر الصناعات في عدد من المراكز العمرانية الكبرى كان له دور -قبل وبعد الاستقلال- في تركيز التوسع العمراني في عدد من المدن الساحلية الكبرى، مما أحدث اختلالا في توازن التهيئة الإقليمية وشبكة المدن ككل، وفي توازن هذه المدن في حد ذاتها. فمن خلال الأمثلة التي تطرقنا إليها فإن أكبر وأهم الصناعات تركزت في المدن الساحلية الكبرى، خلافا للمدينتين الداخليتين (سطيف وباتنة)، ما يؤكد التوجه الذي طبع التطور العمراني في الفترة الاستعمارية وبعدها، والذي خص المناطق الساحلية بمكانة مميزة على حساب المناطق الداخلية، وإن كانت لذلك مبررات اقتصادية موضوعية.

وكما أن الصناعة غيرت وجه المدينة الجزائرية، فإن المشاريع السكنية التي ارتبطت بها ساهمت هي الأخرى في إحداث التغيير، بل القطيعة، من خلال اختلال التوازن بين المناطق السكنية الجديدة من جهة، والمجالات السكنية والخدمية القديمة. فما مدى هذا الاختلال؟

#### ٤ - ٢ - التوسع العمراني اللامحدود والتجمعات السكنية الكبرى

في إطار المنهجية القائمة على تجزئة المجال العمراني، قسمت المناطق الحضرية في المخططات التوجيهية، التي أخضعت للدراسة، إلى مناطق حضرية قديمة (حالية) ومناطق توسع حضري (مستقبلية)؛ ولا تعدو هذه الأخيرة أن تكون في الواقع سوى مناطق توسع سكني فقط، ينتفي فيها التنوع الوظيفي الذي نجده يمزج في المدن القديمة بين الوظيفة السكنية والوظائف الخدمية المختلفة، فجاءت مشاريع التوسع العمراني في شكل مشاريع سكنية ذات حجم كبير، تمتد في ضواحي المدن من دون ارتباط وتناسق مورفولوجي ووظيفي مع المدينة القديمة. ففي مخططات مدن بجاية وسكيكدة وقسنطينة نلاحظ قطيعة تامة بين الجديد والقديم، بينما يحقق مخطط مدينة سطيف نوعا من التواصل بين الجديد والقديم، وهذا ما يمكن تفسيره بالمقياس المتواضع للتوسع المقترح.

هذا ما يؤكد لنا دور الحجم الكبير للمشاريع في تعميق الاختلال، فإذا نظرنا إلى مساحة المجالات السكنية الجديدة، يتبين لنا أن مساحة التوسع الحضري الجديد تفوق في كل الحالات وبنسبة كبيرة مساحة المدينة القديمة - إذا ما استثنينا حالي باتنة وسطيف. ويشكل هذا الاختلال في المساحة - في حد ذاته - ثورة حقيقية في التخطيط العمراني الذي كان يتم في السابق من خلال مشاريع صغرى متتالية متواصلة لا تؤثر كثيرا في بنية المدينة؛ بينما يقرر المخطط هنا بجرة قلم إدراج مساحات كبيرة من الأراضي في المجال الحضري، من دون اعتبار لآليات ربطها مورفولوجيا ووظيفيا بالمدينة القائمة.

وبما أن التوسع الحضري، الذي نحن بصدد، يقوم على الوظيفة السكنية وحدها ولا يحقق التمازج الوظيفي الضروري لإيجاد التوازن المرجو في كل تخطيط عمراني، فإن الوظيفتين التجارية والإدارية تم حصرهما في المركز الاستعماري القديم، برغم هشاشته وعدم تناسب حجمه مع التوسعات الحضرية الجديدة، ما ترتب عنه لاحقا عجز المدينة ككل عن الاضطلاع بوظائفها المختلفة على الوجه الأكمل، ونتج عنه عجز مزمن في الخدمات الحضرية الضرورية الملحقة بالسكن.

هذا وساهمت التوسعات السكنية الجديدة بحجمها، من حيث عدد المساكن، ومساحة الأرض المستهلكة، وانتشارها في أماكن متباعدة في أطراف المدينة، وموقعها بعيدا عن المركز، وقطيعتها مع النسيج العمراني القديم، ساهمت في انعدام الروابط المورفولوجية من شوارع وميادين عامة، فكانت النتيجة انفجارا حقيقيا للمجال الحضري الذي اتخذ شكل أجزاء متناثرة وغير متناسقة، شكلا ووظيفة؛ وقد تفاقم هذا الوضع بعد الاستقلال بفعل برامج الإسكان الكبرى والتحصيصات السكنية الفردية التي انتشرت حول المدن الكبرى، خاصة منذ نهاية سبعينيات القرن العشرين.

وبالفعل شهدت فترة ما بعد الاستقلال تبني برامج التنمية الصناعية والسكنية الذي بدأ في تجسيدها قبل الاستقلال الصندوق الجزائري لتنمية وتهيئة الإقليم، واتخذت هذه السياسة بعدا أكبر وأشمل، حتى أنه في سنة ١٩٨٣ أحصى الأستاذ مارك كوت ٧٥ منطقة سكنية حضرية جديدة في طور الإنجاز أو تم الانتهاء منها عبر التراب الجزائري، مع العلم بأن أغلب هذه المناطق يتعدى عدد الوحدات السكنية لكل منها الألف وحدة، ما يجعل كل واحدة منها مدينة صغيرة في حد ذاتها، مع انعدام ونقص التجهيزات والخدمات الضرورية، ما ساهم في تعميق الاختلال الديموغرافي والوظيفي للمدن الجزائرية، والذي بدأت ملامحه ترسم نهاية الفترة الاستعمارية، كما تبينه هذه الدراسة، فضلا عن الفوضى الشكلية التي أصبحت تميز هذه المدن

لعدم خضوع أغلب هذه المشاريع للمعايير الجمالية الواجب توافرها في كل مشروع معماري، فضلا عن رداءة أو انعدام الفراغات العمومية المهيكلة.

## خاتمة

يتضح لنا، مما سبق، أن التخطيط العمراني المزدوج الذي اعتمد في الجزائر بعد الاستقلال، والقائم على تطوير المناطق السكنية من جهة، والمناطق الصناعية من جهة أخرى، قد وضعت أسسه قبل الاستقلال برغم أنه لم يشمل في نهاية الفترة الاستعمارية سوى المراكز الحضرية الكبرى، بينما امتد في سبعينيات القرن العشرين إلى كل المدن المتوسطة في البلاد في إطار تحقيق ما اصطلاح على تسميته آنذاك بالتوازن الجهوي. ومن خلال مشاريع التنمية الصناعية والإسكان الكبرى التي عرفتها نهاية الفترة الاستعمارية، شهدت المدن الجزائرية ظاهرة لم تعرفها مثيلاتها في البلاد المجاورة والمشابهة، ويمكن وصف هذه الظاهرة بأنها ثورة صناعية وعمرانية، أو عملية تحديث قسرية فرضتها ظروف الثورة التحريرية الجزائرية آنذاك على السلطات الاستعمارية، فدخلت بذلك المدن الجزائرية عالم الحداثة العمرانية، في ظل ظروف صعبة وارتجالية مازالت آثارها السلبية بادية في المجالات الحضرية الجزائرية المعاصرة، برغم وجود جانب إيجابي لهذه الظاهرة هو حداثة المجالات الحضرية في الجزائر، مقارنة بتونس والمغرب، على سبيل المثال.

لقد حاولنا أن نقدم للقارئ عرضا عن منهجية تخطيط عمري قائمة على الصناعة ومشاريع الإسكان الكبرى، استمر تطبيقها خلال العشرينيات الأولى للاستقلال؛ ما أثر بشكل عميق في المجالات الحضرية بالجزائر إلى يومنا هذا. وإن كان هذا النهج قد ساهم بالتأكيد في تحديث المدينة الجزائرية من حيث المظهر والوظيفة، غير أنه أنتج كذلك مدينة مشوهة تطبعها التجزئة الوظيفية والشكلية، والأحياء السكنية

الضخمة ذات النمط الأوحده، والبرمجة الفوقية للوظائف والمنشآت القاعدية التي لا تراعي الاحتياجات الحقيقية والآثار السلبية للمشاريع العمرانية على المحيط والمجتمع. أما اليوم، فعلى الرغم من أن الوضع السياسي والاقتصادي والاجتماعي للبلاد لم يعد يسمح بمواصلة العمل بهذا النوع من التخطيط العمراني البيروقراطي، فإن هذا الأخير ترك آثارا مادية واجتماعية عميقة في المدينة الجزائرية، كما أنه لا يزال يؤثر -إلى حد ما- في منهجيات ممارسة التخطيط العمراني.

إن تقويم هذا الوضع ضروري حتى تسترجع المدن الجزائرية صورة مقبولة وتحقق النجاح الوظيفية اللازمة، وإن كان تحقيق هذا الهدف صعب المنال، نظرا للشروخ التي أحدثتها التخطيط العمراني الحدائي الدوجماتي في جسمها، ونظرا لاستمرار الممارسات التخطيطية البيروقراطية التي تهتم بالبرمجة الكمية وتغفل الشكل والمضمون والعناية بالتفاصيل التي هي مفتاح نوعية المجالات الحضرية، خاصة أن المدينة الجزائرية تواجه اليوم قطيعة ثانية بفعل الانتقال السريع من الاقتصاد الموجه إلى الاقتصاد الحر.

إن وعي الأجيال الجديدة بهذا الوضع هو الخطوة الأولى التي يؤمل منها تحقيق قفزة نوعية في التخطيط، بما يضمن تجاوز تجزئة المجال العمراني وتوفير حد أدنى من الخدمات الحضرية وتخفيف الضغوط التي تمارس على البيئة والتراث العمراني، ومن المؤكد أن المعرفة الدقيقة للآليات التي أوجدت المجالات الحضرية في الجزائر خلال العشرينيات السابقة ضرورية لإنجاح عملية إعادة تشكيلها لتصبح أكثر تناسقا واستجابة لمتطلبات العصر.

لقد اعتمدنا في دراستنا هذه مقارنة قد تبدو تاريخية في مظهرها، غير أنها تسلط الضوء على نقاط رئيسية في فهم الوضع الوظيفي والجمالي والتنظيمي للمدن الجزائرية الكبرى في وقتنا الحالي، وما هذه الدراسة سوى مساهمة يمكن أن تتبعها مساهمات أخرى لتفكيك وتحليل الأطر النظرية والتطبيقية التي أحدثت القطيعة



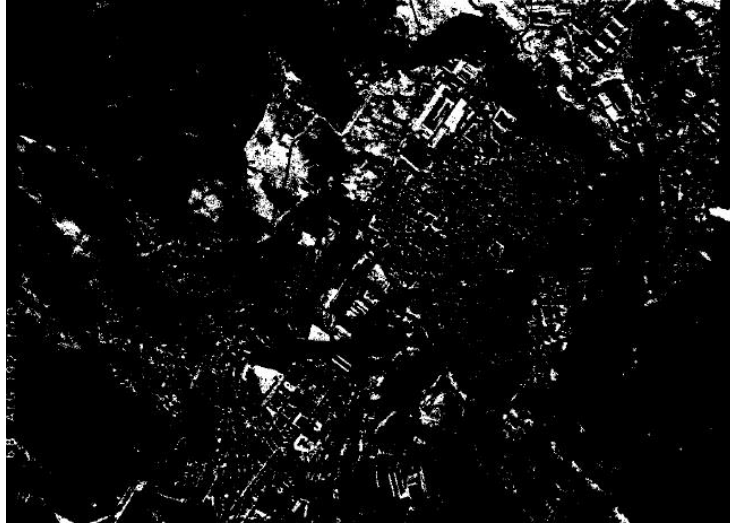
الكبرى في المجالات الحضرية الجزائرية منذ نهاية الفترة الاستعمارية والتي تفسر - على المدى الطويل -

المشكلات الوظيفية والتباينات الشكلية للمدينة الجزائرية المعاصرة، وكذلك حداثتها وحركيتها مقارنة بمثيلاتها

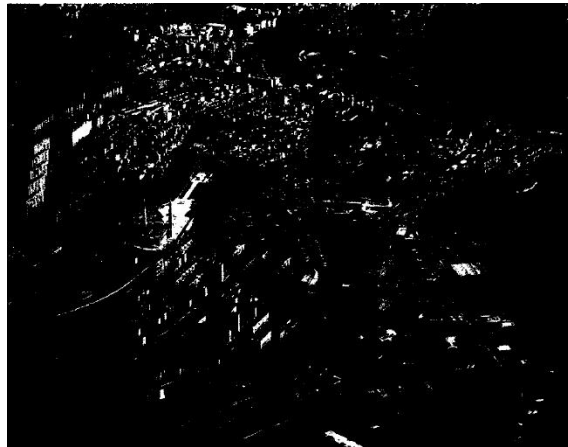
في البلدان المجاورة التي لم تعرف ثورة عمرانية بهذه الكيفية وبهذا الحجم.

## قائمة الصور والمخططات

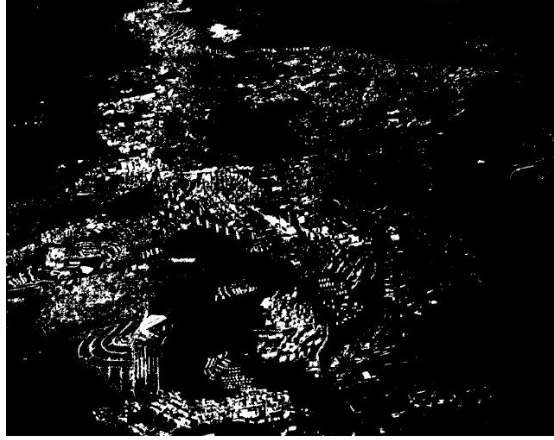
### أولاً: الصور



صورة جوية لمدينة قسنطينة (١٩٦٨)



صورة جوية لمدينة قسنطينة (١٩٨٥)



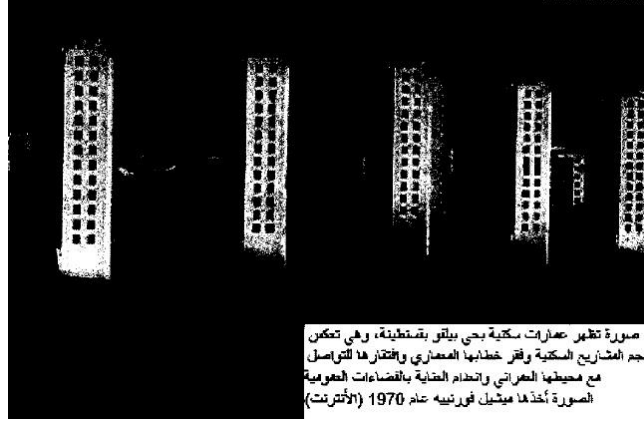
صورة جوية لمدينة قسنطينة (١٩٨٥)



صورة جوية لحي فيلاي السكني بمدينة قسنطينة (١٩٧٠)



صورة لحي فيلاي السكني بمدينة قسنطينة (١٩٧٠)



صورة تظهر عمارات سكنية بحى بيلفو بقسنطينة، وهي تمكن حجم المشاريع السكنية وفق خطابها المعماري والتناغم للتواصل مع محيطها العمراني واتساع الضيقة بالقضاءات العمومية الصورة أخذها ميشيل فورنييه عام 1970 (الأنترنت)

صورة لعمارات سكنية بحى بيلفو (قسنطينة) (١٩٧٠)



صورة شاملة لمدينة قسنطينة وهي تظهر اختلاف المقاييس والخطاب المعماري بين المدينة القديمة والأحياء السكنية الجديدة في أطراف المدينة الصورة أخذها ميشيل فورنييه عام 1970

التوسع العمراني في أطراف مدينة قسنطينة (ثمانينيات القرن العشرين)



توسع أحياء مدينة قسنطينة بعد الاستقلال، وتظهر حالة مدينة قسنطينة قبل السياسات الإسكانية العمومية التي لم تحل دون التوسع العشوائي للمدينة صورة خاصة

صورة لعمارات سكنية بحى بيلفو (قسنطينة) (١٩٧٠)

صورة لإحدى العمارات السكنية المنجزة فواخر الخمسينيات في محيط مدينة قسنطينة، ويظهر فيها بوضوح الاختلاف في المقاييس والشكل والتوجه بينها وبين محيطها، وهي تجسد الطفرة العمرية بين التمدد والحديد في المدن الجزائرية كما يظهر اكتظاظها بالسكان.

صورة خاصة



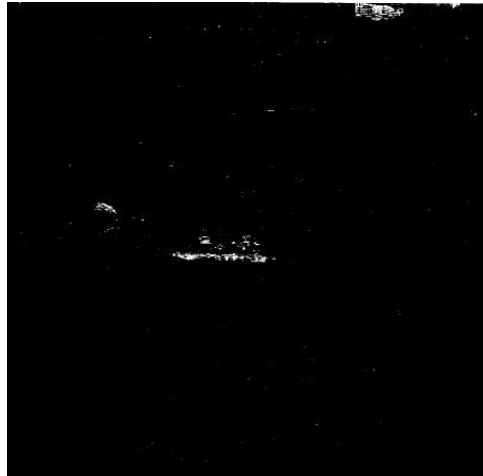
التوسع العمراني في أطراف مدينة قسنطينة (ثمانينيات القرن العشرين)



شهد الجزء من مركز مدينة قسنطينة الأوراسي الذي يعود إلى القرن التاسع عشر، ويهيمن عليه مبنى القلعة المختلف شكلًا والذي يعود إلى أواخر القرن العشرين.

صورة خاصة

صورة لعمارات سكنية بحي بيلفو (قسنطينة) (١٩٧٠)



التوسع العمراني في أطراف مدينة قسنطينة (ثمانينيات القرن العشرين)

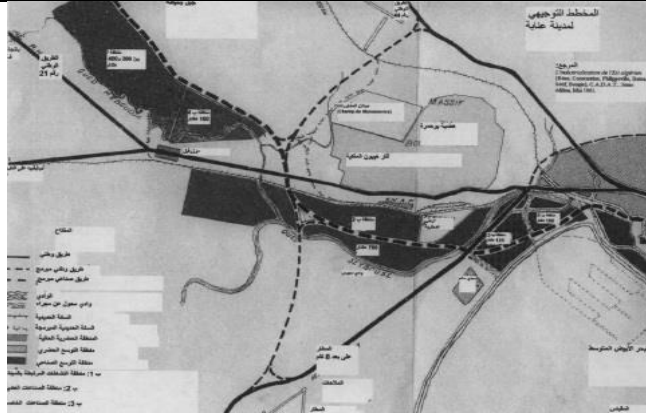


صور لعمارات سكنية بحى بيلفو (قسنطينة) (١٩٧٠)

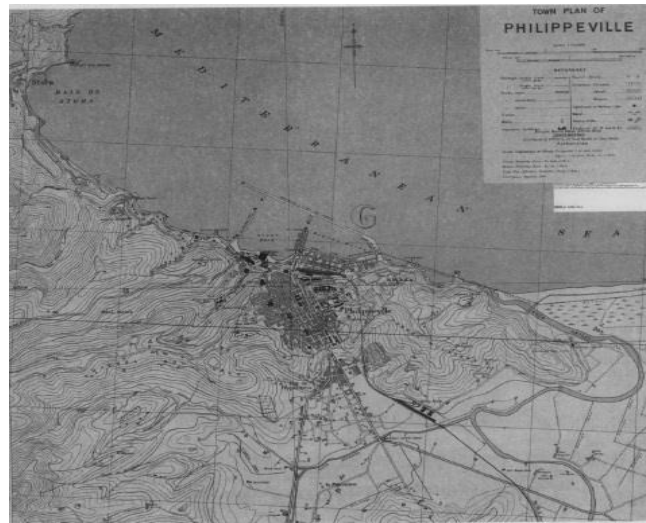
## ثانيا: المخططات



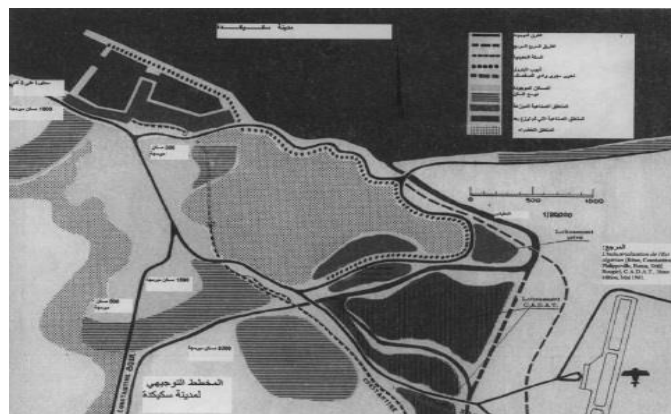
مدينة عنابة في العام ١٩٤٢.



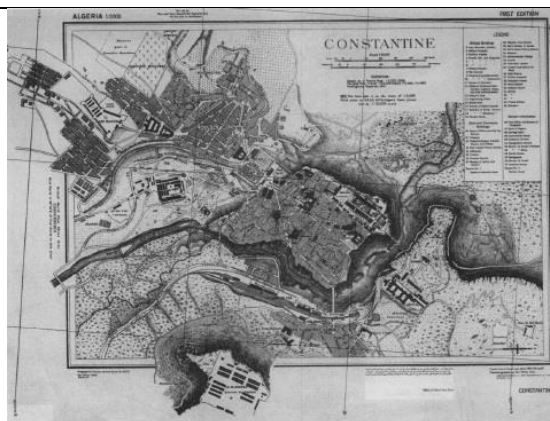
المخطط التوجيهي لمدينة عنابة (١٩٦١).



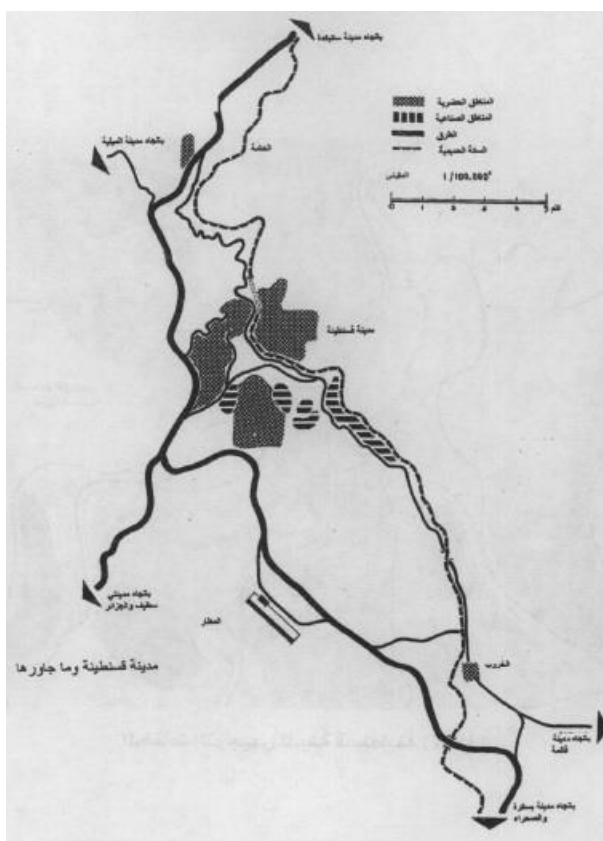
مدينة سكيكدة في العالم ١٩٤٢.



المخطط التوجيهي لمدينة سكيكدة (١٩٦١).



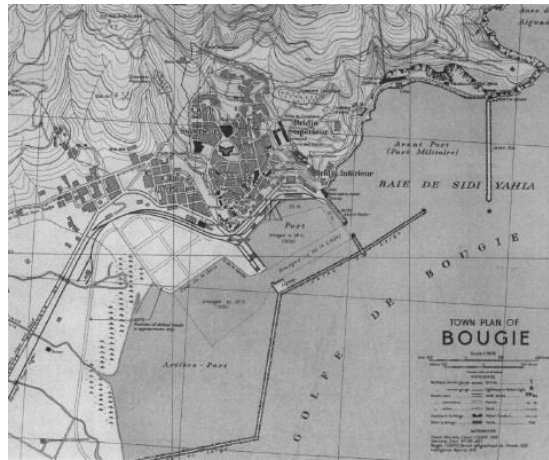
مدينة قسنطينة في العام ١٩٤٢.



مدينة قسنطينة وما جاورها.

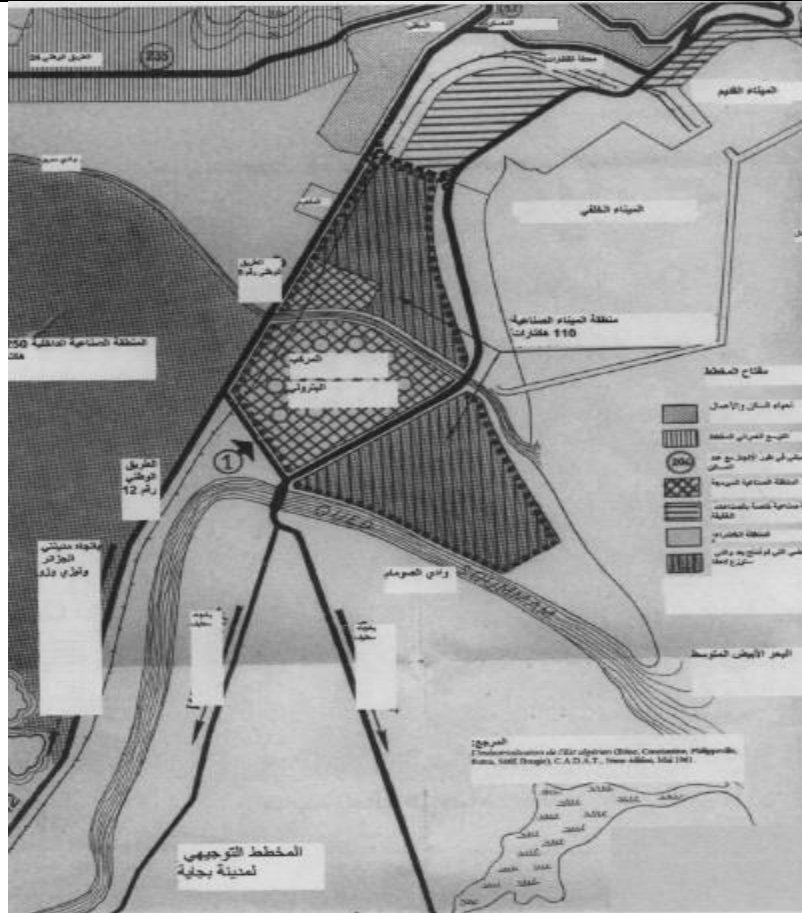


المخطط التوجيهي لمدينة قسنطينة (١٩٦١).

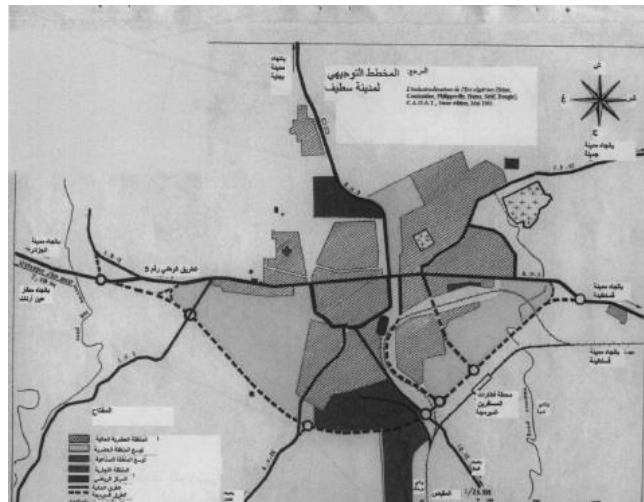


مدينة بجاية في العام ١٩٤٢.

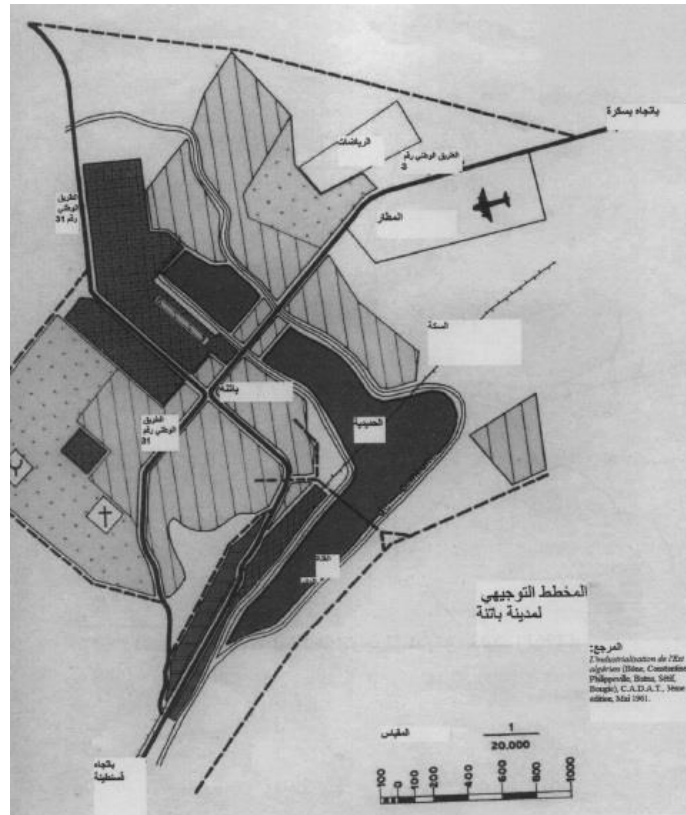




المخطط التوجيهي لمدينة بجاية (١٩٦١).



المخطط رقم ١٠: المخطط التوجيهي لمدينة سطيف (١٩٦١).



المخطط التوجيهي لمدينة باتنة (١٩٦١).

## الهوامش

بدأ تطبيق الأدوات التخطيطية الحديثة بشكل فعلي في الجزائر في ١٩٥٨ - ١٩٥٩ (بالتزامن مع إطلاق ما عرف بمشروع قسنطينة الذي سيأتي ذكره). وتتمثل هذه الأدوات، كما حددتها النظم والقوانين الفرنسية في تلك الفترة في: أولاً، المخطط العمراني التوجيهي (Plan d'urbanisme directeur (P.U.D) ذو الطابع الشمولي (يغطي كامل تراب المدينة) والدائم (على المدى الطويل)، وهو يقوم على تحليل المجال تحليلاً إحصائياً يتعلق أساساً بالأبعاد الديموغرافية والاقتصادية بهدف تحديد المستقبل الوظيفي لقطاعات المدينة المختلفة والبرنامج الزمني لتعميرها أو تحويلها؛ وتلي المخطط التوجيهي مخططات تفصيلية تقوم بإنجازها

السلطات البلدية ويسهل تحويرها، وهي تهتم بالتقسيم الوظيفي للمجال إلى مناطق؛ ويتبع ذلك مخطط التحديث والتجهيز (Plan de modernisation et d'équipement) الذي يتوخى أهدافا اقتصادية في الأساس. هذا وبالنسبة إلى الضواحي ومناطق الأطراف، فقد تم اعتماد أداة خاصة تعرف بـ "منطقة التعمير ذات الأولوية" (Zone à urbaniser en priorité) والتي يقوم تخطيطها الوظيفي على ما يعرف بجدول التجهيز (Grille d'équipement) الذي يحتوي على معايير ونسب كمية لبرجة الوظائف بحسب عدد السكان، وهي مستوحاة من النموذج الوظيفي للمدينة وفق تنظيم تراتبي لمكونات المدينة ينطلق من الوحدة الإسكانية (Unité de voisinage)، وينتهي بمقياس الحاضرة الكبرى.

١. منطقة الشرق الجزائري: كانت تعرف أيضا بتسمية المنطقة القسنطينية الكبرى (Grand-

Constantinois) تقع في الشمال الشرقي للقطر الجزائري وتتربع على ما يقارب ٩٠ ألف كلم

مربع، وتوافق حدودها الإدارية لما كان يعرف بعمالة قسنطينة (Département de

Constantine) التي استمر وجودها حتى العام ١٩٥٥، قبل أن تفصل عنها عمالة عنابة

(Département de Bône)، ثم فصلت عنها عمالتا سطيف وباتنة في العام ١٩٥٧.

ويجد هذه المنطقة جغرافيا تونس شرقا والبحر المتوسط شمالا والصحراء جنوبا والمنطقة الوسطى

(عمالة مدينة الجزائر) غربا؛ وكانت هذه المنطقة تتميز عن غيرها من المناطق الجزائرية بالثقل الديموغرافي

للعنصر الجزائري (المسلم) فيها، وهذا ما يفسر دورها التاريخي في تبلور الحركة الوطنية الجزائرية وخلال الثورة

التحريرية، فضلا على أن عاصمتها مدينة قسنطينة كانت العاصمة الثقافية الفعلية للجزائر بفضل الدور الذي

لعبته جمعية العلماء المسلمين (١٩٣٠ - ١٩٦٢)؛ أما من الناحية الاقتصادية فقد كانت منطقة الشرق

الجزائري تشكل مجالا زراعيا غنيا، على أن الصناعة ظلت متخلفة فيها لفترة طويلة. كل هذا يفسر اهتمام السلطة الاستعمارية بالمنطقة خلال العقود الأخيرة من الوجود الفرنسي.

وأهم مدن المنطقة التي كانت تشكل المراكز الإدارية الثانوية (préfectures- Sous) التابعة لمدينة قسنطينة عاصمة الشرق الجزائري هي: عنابة، وسكيكدة، وبجاية، وسطيف، وباتنة، وقالمة. وتشكل المدن الخمس الأولى المذكورة بالإضافة إلى مدينة قسنطينة عينات هذه الدراسة.

٣. تجدر الإشارة في هذا الصدد إلى أن الترقية الإدارية أصبحت بعد الاستقلال أهم محرك للتنمية الاقتصادية والعمرانية، كما يشهد على ذلك التقسيم الإداري للعام ١٩٧٤ وبعده تقسيم ١٩٨٤، الذين شهدا ترقية عدة مراكز حضرية صغيرة إلى عواصم للولايات مع ما أوجده ذلك من استثمارات عمومية ضخمة.

٤. تتعلق هذه الدراسة بالمقياس الإقليمي (إقليم المدينة)، وتحاول أن تظهر كيف تؤثر السياسات الاقتصادية (سياسة التنمية الصناعية تحديدا) والتخطيطية (اعتماد أدوات التخطيط العمراني الحديث) على بنيتها. أما ما قد يلاحظه القارئ فيما يخص غياب الدراسة المورفولوجية لأجزاء المدن (الأحياء) أو المكونات المعمارية (المباني) وتأثير السياسات التخطيطية عليها، فمرده أن هذه الأبعاد ليست هدفا لهذه الدراسة، برغم أهميتها. هذا ويجبذ أن تهتم دراسات أخرى في المستقبل بهذه المقاييس الصغرى والجوانب الدقيقة لتعم الفائدة وتكتمل الصورة.

٥. بعد عودته إلى سدة الحكم في فرنسا بدأ الجنرال ديغول في تطبيق سياسة بالجزائر تهدف إلى محاصرة الثورة ومحاولة تصفيتها، وذلك من خلال محورين أساسيين أحدهما ذو طابع حربي وهدف عسكري مباشر بدأ تطبيقه ضمن ما عرف بخطة شال (Plan Challe)، والآخر ذو أسلوب اجتماعي

ومنطلق اقتصادي وهدف ثقافي سياسي، يرمي إلى عزل الثورة الجزائرية عن محيطها البشري والحد من تأثيرها الشعبي، وقد تمثل هذا المحور من سياسة الجنرال ديغول أساسا فيما عرف بمشروع قسنطينة الذي قدم في شكل خطة خماسية لتنمية اقتصادية واجتماعية لصالح الجزائريين، كان من المقرر تطبيقها في سنوات (١٩٥٩ - ١٩٦٤)، لكن استقلال الجزائر في شهر يوليو ١٩٦٢ جعل استثماراتها تتوقف في السنة الرابعة دون استكمال المشاريع المبرمجة في الخطة المبدئية للمشروع، هذا وقد حمل هذا المشروع اسم مدينة قسنطينة إذ تم الإعلان عنه في خطاب ألقاه الجنرال ديغول بهذه المدينة في ٣ أكتوبر ١٩٥٨. وقد اختار ديغول قسنطينة عن قصد لعرض مشروعه، وذلك لكونها مدينة جزائرية تقع بالداخل بعيدا عن التجمعات الأوربية بالمدن الساحلية، الأمر الذي يجعلها في نظر الساسة الفرنسيين آنذاك ميدان تجربة اقتصادية واجتماعية هادفة لعزل الثورة وإبعاد السكان الجزائريين عنها. وقد عبر الجنرال ديغول عن ذلك بقوله بأن: " (هذا البلد) عليه أن يتغير بعمق بحيث تصبح شروط الحياة به على الدوام أفضل لكل واحد وواحدة، وأن تحقيقه على أرض الواقع، يكون بتطوير مصادر الأرض وجهد الإنسان وعطاء النخبة، وأن يقدم التعليم فيه للأطفال... وباختصار، فعلى الجزائر بأكملها أن تأخذ نصيبها مما تستطيع أو يجب أن توفره الحضارة الحديثة من رفاهية وكرامة...). وجاء هذا المشروع مكمل لمخطط تكنوقراطي ارتبطت به الإدارة الفرنسية بالجزائر منذ السنة الأولى للثورة (١٩٥٥) وعرف بمكاتب الولاية العامة بالجزائر (G. G. A.)

بالآفاق العشرية للتنمية الاقتصادية للجزائر: ( Perspectives décennales de ) (développement)، وقد أطلق عليها في ذلك الوقت مشروع سوستال (Plan Soustelle) الذي ارتبط بالترقية الاجتماعية للمسلمين، بعد أن تطورت الاعتمادات المالية المخصصة لهذا

الغرض بفعل مراسيم جي مولي (Décrets Guy Mollet) الصادرة في شهر مارس من العام

١٩٥٦؛ كل هذا يجعل من مشروع قسنطينة عبارة عن خطة هادفة لمواصلة سياسة قديمة بأسلوب

عملي وتقنيات حديثة ونظرة جديدة.

C.A.D.A.T.: Caisse Algérienne de Développement et d' .٦

Amenagement du Territoire

استمر دور الصندوق الجزائري لتنمية وتهيئة الإقليم (C.A.D.A.T. (Caisse Algérienne

(d'amenagement du territoire)، بعد الاستقلال (خلال العقد الأولين) في وضع المخططات

العمرانية التوجيهية للمدن؛ وكان من بين هيئات ومكاتب دراسات عمومية مركزية احتكرت هذا المجال،

وهي: مكتب دراسات الأشغال العامة والهندسة المعمارية والتعمير (T.A.U)، (Bureau d'étude des

(C.O.M.E.D.O.R.) والكوميدور (travaux publics, d'architecture et d'urbanisme

بالنسبة إلى مدينة الجزائر، وابتداء من ١٩٨٠ مركز الدراسات والإنجاز في العمران (C.N.E.R.U.( )

(Centre d'études et de realisation en urbanisme)، والوكالة الوطنية لتهيئة الإقليم

(A.N.A.T.( Agence nationale pour l'aménagement du territoire).

.٧ قد يلاحظ القارئ أن أغلب المناطق الصناعية المرشحة يكون موقعها في الجنوب الشرقي للمدن،

ولذلك سببي موضوعي، وهو أن الرياح السائدة في الشمال الجزائرية هي الرياح الشمالية الغربية، ما

يجعل الجنوب الشرقي أنسب المواقع للصناعات للحد من آثارها البيئية على التجمعات الحضرية.

## المراجع والبليوجرافيا

## (مع ترجمة عربية للعناوين الأصلية باللغة العربية)

- سعيدوني (ناصر الدين)، مشروع قسنطينة (١٩٥٨): النتائج العاجلة والأهداف الاستراتيجية، ضمن كتاب «الجزائر: منطلقات وآفاق»، بيروت، دار الغرب الإسلامي، ٢٠٠٠، ص ٢٤٥-٢٧٢.
- Institut pour l'Etude et le Développement de l'Industrie en Algérie (S.E.D.I.A.), Etude du développement économique de l'Est algérien، Tome I, 1ère partie: Situation actuelle et facteurs généraux de développement, 2ème partie: Secteurs d'activité, Décembre 1959, imprimé par G. Courmontagne.
- معهد دراسة وتنمية الصناعة بالجزائر، دراسة حول التنمية الاقتصادية للشرق الجزائري، ١٩٥٩.
- L'industrialisation de l'Est algérien (Bone, Constantine, Philippeville, Batna, Sétif, Bougie), C.A.D.A.T., 3ème édition. Mai 1961.
- تصنيع الشرق الجزائري (عناية، قسنطينة، سكيكدة، باتنة، سطيف، بجاية)، ١٩٦١.
- BENDJELID (Abed), Planification et organisation de l'espace en Algérie, Alger, Office des publications universitaires, 1986.
- تخطيط وتنظيم المجال في الجزائر، ١٩٨٦.
- BRULE (Jean-Claude) & FONTAINE (Jacques), L'Algérie, volontarisme étatique et aménagement du territoire, Alger, Office des publications universitaires, 1990.
- الجزائر: تدخل الدولة وتهيئة الإقليم، ١٩٩٠.
- COTE (Marc), L'Algérie ou l'espace retourné, Constantine, Média-plus Algérie, 1993.
- الجزائر أو المجال المعكوس، ١٩٩٣.
- COTE (Marc), L'espace algérien, les prémices d'un aménagement, Alger. Office des publications universitaires, 1983.
- المجال الجزائري، بوادر التهيئة، ١٩٨٣.
- MARIE (M.), Le plan de Constantine, l'aménagement et les sciences de l'homme, in «L'aménagement du territoire et la colonie», Dossiers des Seminaires «Techniques, territoires et sociétés», n° 4, DRI-MEL, Avril 1988, pp. 61- 72.
- مشروع قسنطينة، التهيئة الإقليمية والعلوم الإنسانية، ١٩٨٨.