

العنوان:	التوسع العمراني للمدن وفق محاور الطرق وانعكاساته: حالة مدينة القرارم فوقة والطريق الوطني 27
المصدر:	مجلة ريجان للنشر العلمي
الناشر:	مركز فكر للدراسات والتطوير
المؤلف الرئيسي:	صولي، سمية
مؤلفين آخرين:	عائشة، جفار(م. مشارك)
المجلد/العدد:	ع10
محكمة:	نعم
التاريخ الميلادي:	2021
الشهر:	مايو
الصفحات:	206 - 232
رقم MD:	1141369
نوع المحتوى:	بحوث ومقالات
اللغة:	Arabic
قواعد المعلومات:	EduSearch, HumanIndex
مواضيع:	التوسع العمراني، جغرافيا المدن، شبكات الطرق، تخطيط المدن
رابط:	http://search.mandumah.com/Record/1141369

التوسع العمراني للمدن وفق محاور الطرق وانعكاساته حالة مدينة القارم قوكة والطريق الوطني 27.

Urban expansion of cities according to the main roads and its repercussions the case of the city grarem and National Road 27

صولي سمية

طالبة دكتوراه، معهد تسيير التقنيات الحضرية، قسنطينة 03، الجزائر

البريد الالكتروني: Soumia.souli68@gmail.com

SOLLI SOUMIA

PhD student , Institute of Urban Techniques Management,

Constantine03, Algeria

EMAIL: Soumia.souli68@gmail.com

د. جغار عائشة

أستاذة، معهد تسيير التقنيات الحضرية، قسنطينة 03، الجزائر ،

البريد الالكتروني : djeghar_aicha@yahoo.fr

DJEGHAR AICHA

Associate professor , Institute of Urban Techniques Management,

Constantine 03, Algeria

EMAIL: djeghar_aicha@yahoo.fr

الملخص :

إن الجزائر اليوم تسعى لمحو الفوارق المجالية من خلال توطين المشاريع المختلفة التي تتطلب بالضرورة وجود شبكة من الطرقات تخدم هذه المشاريع و تطورها، وتدمج سكان المناطق المعزولة في التنمية. و ذلك لأنه كلما تم إنشاء الطرق كلما أصبح المجال أكثر ديناميكية وخدمة، و هذا ما يؤدي إلى نمو و توسع مدن موازية لهذه محاور .

و بما أن التوسع العمراني وفق محاور الطرق من أهم المواضيع التي تشغل تفكير العالم اليوم لما له من تأثير على كل من الجانب الاجتماعي و الاقتصادي و البيئي، و للتعلمق و فهم الظاهرة أكثر سنحاول خلال هذه الورقة البحثية تسليط الضوء على التوسع العمراني لمدينة القارم قوقة وفق الطريق الوطني رقم 27 و ذلك لمعرفة عوامل و انعكاسات امتداد و توسع المدينة وفق هذا المحور .

الكلمات المفتاحية: توسع العمراني، محاور الطرق، القارم قوقة، الطريق الوطني 27

Abstract

Algeria today strive for area differences in localization of the various projects that require a network of roads serving the enterprise and its development, and its people Isolated s development.

As the road construction will become more dynamic and field service, and this leads to the development and expansion of cities, parallel axes.

As the urban expansion along the main roads of major topics of concern worldwide because of its impact on the thinking of the economic, social and environment, in-depth understanding of The phenomenon is more will try in this paper highlight the urban expansion of the city of grarem along national highway 27 and find out the factors and implications for extension and to expand The city, along that axis.

Keywords: Urban expansion, road axes, GRAREM GOUGA, National Road 27.

مقدمة:

يسعى هذا المقال إلى طرح إشكالية التوسع العمراني للمدن وفق محاور الطرق و بالأخص الطرق الوطنية و الانعكاسات التي قد تتجم عن شكل هذا التوسع مستقبلا و الذي يكون غالبا نتيجة لمجموعة من العوامل والاعتبارات أهمها ، معدل نمو كل من السكان و الأنشطة الاقتصادية ، و الظروف الطبيعية البيئية القائمة كالموقع الجغرافي و طبيعة الأرض، و طبيعة المفاهيم و القيم الاجتماعية (بوزعاية،2015،ص.8) .

و يأتي هذا النمو على شكل امتداد أو زحف عمراني في بعدين وهما ، البعد الأفقي و الذي يعد الأكثر أهمية لما يصاحبه من تأثير على بيئة المدن فهو فالغالب يأتي على حساب الأراضي الزراعية كما يؤدي إلى تلوث البيئة المحلية ، أما البعد الثاني فهو راسي أو عمودي من خلال تشييد بنايات مرتفعة و متعددة الأدوار و يكون هذا التوسع على حساب الهواء و العناصر الحضرية الأخرى .

إن توسع العمراني وفق محاور الطرق الوطنية ما هو إلا توسع للعمران باتجاه هذه الطرق عكس الاعتقاد السائد بان الطرق تشق وسط التجمعات السكانية وذلك لأن مسارات هذه الطرق تصمم بحيث تمر في مناطق خالية من العمران إلا في حالات اضطرارية جداً، وذلك للمحافظة على مواصفاتها الفنية العالية التي تتطلب عدم وجود تقاطعات سطحية مع الطرق المحلية إلا على مسافات متباعدة، و تصمم هذه الطرق بمسارات بعيدة عن التجمعات العمرانية

وبما أن الطرق الوطنية في الجزائر لها أهمية بالغة لأنها تربط بين المراكز العمرانية الكبيرة كمقرات الولايات على مستوى الوطن و لمسافات تزيد عن 100 كلم في الغالب ، و تتميز هذه الطرق بالمنفعة العامة و تتم تهيئتها و استغلالها وفق مخطط وطني، فقد يتم توسع القرى والمدن باتجاه هذه الطرق على شكلين الأول توسع منظم عبر المخططات التوجيهية ، والشكل الثاني هو عبارة عن التوسع العشوائي الذي ينتشر بجوار هذه الطرق، و تؤدي هذه التوسعات المنظمة وغير منظمة بجوار الطرق الوطنية الى خلق بيئة سكنية غير سليمة وغير آمنة (تلوث، ضجيج، قطع التواصل بين السكان) و كذلك تدني مواصفات الطرق (انخفاض سعتها، تدني مستوى الأمان) وتحول قسم منها إلى شوارع مما يؤدي لتدني أداء هذه الطرق والجدوى الاقتصادية للاستثمارات التي أنفقت لإنشائها ، بالإضافة زيادة كبيرة في حوادث المرور وخاصة الحوادث الخطيرة وحوادث المشاة التي يتعرض لها السكان القاطنين بجوار هذه الطرق

كما تحدث أيضا تكاليف إضافية كبيرة جداً يتحملها الاقتصاد الوطني بغية إنشاء معابر عديدة للمركبات والمشاة لربط التجمعات السكنية المحيطة بالطرق ، والتي لم تكن موجودة عند إنشاء هذه الطرق . ويرجع التوسع مع محاور الطرق إلى مجموعة من الأسباب غالبا متكون نقص الأراضي المتاحة للتوسع باتجاهات أخرى و كذلك غياب الرؤية التخطيطية وضعف التنسيق بين الإدارات المحلية والمركزية حيث أن مفهوم التخطيط الإقليمي غير واضح أو معروف بالنسبة لصناع القرار ، و نفوذ مالكي العقارات بجوار محاور الطرق الذين لديهم مصلحة في توجيه التوسع المنظم باتجاه هذه الطرق لتحقيق منافع مادية. دن(2013، سبتمبر، 24). *الزحف العمراني*. تم استرجاعها في تاريخ 14 أكتوبر، 2017)

إشكالية الدراسة:

و بما أن توسع العمران وفق محاور الطرق من أهم المواضيع التي تشغل تفكير العالم اليوم لما له من تأثير على كل من الجانب الاجتماعي و الاقتصادي و البيئي ، فان الإشكالية الرئيسية التي تطلع هذه الورقة البحثية للإجابة عنها هي : **ماهي عوامل و انعكاسات امتداد و توسع مدينة القرارم قوقة وفق الطريق الوطني 27 ؟.**

فرضية الدراسة:

و للإجابة عن الإشكالية المطروحة تم الاعتماد على فرضية مفادها ان التوسع العمراني لمدينة القرارم قوقة وفق الطريق الوطني 27 هو نتيجة لمجموعة من العوامل والاعتبارات أهمها ، معدل نمو كل من السكان و الأنشطة الاقتصادية ، و الظروف الطبيعية البيئية القائمة كالموقع الجغرافي و طبيعة الأرض، و طبيعة المفاهيم و القيم الاجتماعية. وهو ما يؤدي إلى مجموعة من الانعكاسات البيئية تؤثر على الصورة المستقبلية للمدينة.

أهمية الدراسة:

تكمن أهمية هذا البحث في تسليط الضوء على التوسعات العمرانية لبلدية القرارم قوقة والتغيرات التي طرأت على بنية المدينة والمشاكل والانعكاسات الناتجة عن ذلك مستقبلا، بحيث يمكن للقارئ لهذا العمل معرفة الوضعية الحالية لمدينة القرارم قوقة وكذلك التوقعات المستقبلية المنتظرة مستقبلا.

أهداف الدراسة:

ونهدف من خلال هذه الدراسة إلى ما يلي:

- 1) -تشخيص الوضع الحالي لتوسع مدينة القرارم قوقة ومحاولة معرفة شكله وأسبابه والآثار المترتبة عليه.
- 2) -محاولة معرفة العوامل التي تجعل من الطريق الوطني 27 عامل يتحكم في توجهات النمو الحضري للمدينة
- 3) -استعمال المعطيات الحالية لإيجاد حلول أمنية للمشاكل التي يوضحها التشخيص ووضع نظرة مستقبلية لما سيؤول إليه هذا النمو مستقبلا.
- 4) -محاولة إحداث علاقة انسجام بين النمو الحضري والبيئة والتي تقوم على مجموعة من المبادئ تمكنا من توجيه النمو وفق المسار الذي يخدم التنمية المستدامة في المنطقة.
- 5) -دراسة الخصائص الطبيعية لموضع وموقع مدينة القرارم قوقة وعمل خريطة لمراحل التوسع العمراني للمدينة وتحديد محاور التوسع العمراني المستقبلية.

منهج الدراسة:

لقد بنيت هذه الدراسة بالاعتماد على المنهج الوصفي والتحليلي على مجموعة من المحاور تطرقنا بالأول إلى الإحاطة بمجال الدراسة تم انتقالنا الحديث عن كل من مراحل التوسع العمراني للمدينة وفق الطريق الوطني 27، عوامله وكذلك دور التخطيط العمراني في توسع المجال الحضري وعواقبه لنختم بالحديث عن الآثار البيئية المترتبة عن توسع المدينة وفق محور الطريق الوطني 27 وأخطر هذه الآثار الزحف الحضري على الأراضي الزراعية التي تتميز بها المدينة.

الدراسات السابقة:

إن الدراسات السابقة في موضوع التوسع العمراني بشكل عام قليلة ونادرة والأكثر ندرة اتحاد مدينة القرارم قوقة كمجال للبحث إذ نعتبر الأوائل الذين أخذنا مدينة القرارم قوقة كحالة دراسة. لذلك فإن الدراسات التي اعتمدنا عليها اغلبها رسائل ومذكرات علمية ومقالات بحثية من مختلف جامعات الوطن العربي والتي تتخذ التوسع العمراني بطريقة مباشرة أو كجزئية من دراسة عامة لمدينة ما ويمكن تقسيم الدراسات التي اعتمدنا عليها إلى أصناف كما يلي:

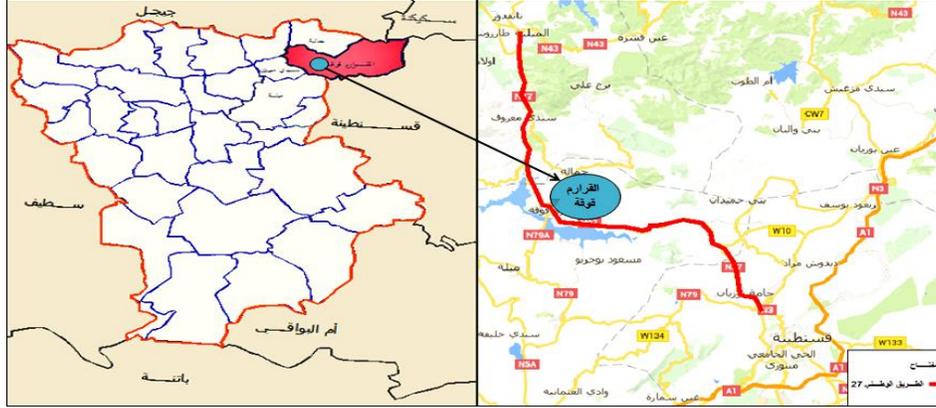
- دراسات ربطت النمو السكاني والتطور العمراني لمدينة ما خلال فترة معينة.
- دراسات تناولت اتجاهات التطور العمراني.

- دراسات أخرى أشارت إلى جوانب أخرى من التوسع العمراني.
ويمكن الاطلاع على هذه الدراسات من خلال قائمة المراجع.

1. الإحاطة بمجال البحث:

لقد تأسست بلدية القرام ودة عام 1889م، بمقتضى مرسوم 9 أفرى 1888م وبتصويت الجمعية الفرنسية العامة وأعيد ضمها لولاية ميله بعدما كانت تابعة إداريا لولاية قسنطينة إلى غاية التقسيم الإداري لسنة 1984م (دن،9،2012)، وتقع مدينة القرام ودة في القسم الشمالي الشرقي لولاية ميله موازية للطريق الوطني 27 الذي يربط بين ولايتي قسنطينة وجيجل ويقدر طوله بـ 76 كلم ويبدأ من مدينة قسنطينة لينتهي مساره بمدينة المجلية بجيجل مارا بمجموعة من المدن وهي الحامة بوزيان، القرام قوقة، سيدي معروف.

ويعد هذا المحور بمثابة الطريق الرئيسي الرابط بين ولاية جيجل وعدة ولايات أخرى، كأم البواقي وباتنة وبسكرة عبر قسنطينة وميلة، إذ يشهد كثافة مرورية عالية، تزيد حدتها بشكل كبير خلال فصل الصيف حيث تصبح الرحلة بين قسنطينة وجيجل تستغرق أكثر من 4 ساعات أحيانا، وذلك بسبب وجود بعض النقاط السوداء على مستوى هذا المحور. دن(2015، أوت،08
إن لموقع القرام قوقة بالنسبة للطريق الوطني 27 أهمية بالغة وذلك لكونه يعمل على تسهيل الاتصال بين المنطقة والمجال المحيط بها مما يؤدي إلى خلق حركية وديناميكية تآثر ايجابيا على اقتصاد المنطقة وذلك من خلال التبادل الاقتصادي والتجاري لها خاصة وأن موقعها يتوسط المجال المحيط بها، حيث تبعد عن جيجل بـ 89كلم، وعن قسنطينة بـ 47كلم، وعن مقر الولاية بـ 15كلم.
الشكل رقم(01): موقع مدينة القرام قوقة والطريق الوطني 27.



المصدر: <https://www.google.fr/maps/place/Grarem+Gouga,+Algérie/> + معالجة الباحث.

- موقع بلدية القرارم قوقة بالنسبة لفضاء البرمجة الاقليمية شمال شرق

وتقع بلدية القرارم قوقة ضمن فضاء البرمجة الاقليمية شمال شرق والمتواجد على مستوى التل ويتضمن 08 ولايات عنابة، قسنطينة، سكيكدة، جيجل، ميلة، سوق اهراس، الطارف، قالمة. وتنظم خريطة تنظيم فضاءات البرمجة الاقليمية بصفتها فضاء للتشاور حول المشاريع والبرامج المشتركة للعديد من الولايات والتي تستفيد منها بطريقة مشتركة في إطار اقليمي موجه لبناء مشروع ناجح ومشارك للتنمية وخلق قاعدة اقليمية تقوم على معيار الاستقطاب بواسطة المدن.

خريطة رقم (02) موقع بلدية القرارم قوقة بالنسبة لفضاء البرمجة الاقليمية شمال شرق



المصدر: مخطط تهيئة فضاء البرمجة الاقليمية شمال شرق، ص 07 + معالجة الباحث

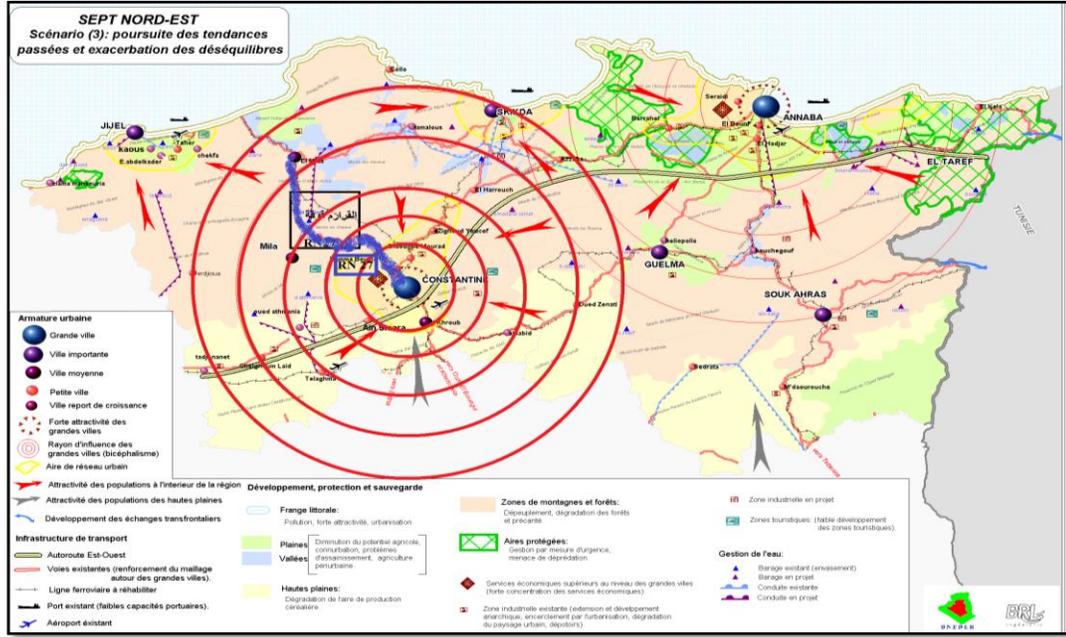
- موقع بلدية القرام قوقة ضمن اشعاع المدينة المتربولية قسنطية وربطها مع جيجل عبر محور الحركة الطريق الوطني 27.

من خلال الخريطة رقم (02) يتضح لنا ان بلدية القرام قوقة تقع ضمن مجال اشعاع المدينة المتربولية قسنطية و الذي يضيف على المدينة نوع من الجاذبية الاقليمية كونها مدينة الداخلية الوحيدة الكبرى و لقسنطية وظائف اخرى جد مؤكدة و خاصة في الميدان الثقافي كما تتوفر على نسيج صناعي هام و تمارس منذ زمن طويل وظيفة قيادية على كل شرق البلاد و هي ذات الوقت مدينة كبرى لمنطقة الشمال و مدينة كبرى تستقطب الهضاب العليا و هذه الوضعية تجعل من قسنطية مدينة للتوازن و الربط بين التل و الهضاب العليا و تعتبر قسنطية منطقة جذب نتيجة العوامل التالية:

- تواجد المناطق الصناعية (توفير مناصب شغل) قاعدة اقتصادية استراتيجية قوية صناعية وخدماتية.
- جذب النشاطات الاقتصادية التجارية والعمل على الجذب السياحي.
- تركيز الخدمات الاجتماعية
- وكذلك الخصائص السوسيو اقتصادية المتمثلة في كثلة ديمغرافية اكثر كثافة
- حركة كبيرة للسكان
- وسط فزيائي ملائم (اراضي زراعية غابات)
- شبكة نقل جد كثيفة ومهمة وتوجد بها بنى تحتية متنوعة مطار محاور طرق مهمة وسكة حديدية
- جامعات ذات سيط وطني مغاربي وقاري

و تقع البلدية ايضا بالقرب من مدينة جيجل النائية ذات نفوذ داخلي و دولي و ذلك لتموقعها بالساحل و انفتاحها على البحر الابيض المتوسط .

خريطة رقم (03) موقع بلدية القرام قوقة ضمن اشعاع المدينة المتربولية قسنطية و ربطها مع جيجل عبر محور الحركة الطريق الوطني 27



المصدر: مخطط تهيئة فضاء البرمجة الاقليمية شمال شرق + معالجة الباحث

- موقع بلدية القارم قوقة والطريق الوطني 27 بالنسبة للتوزيع المجالي لعمليات بناء وتهيئة الطرق في إطار البرمجة الاقليمية:

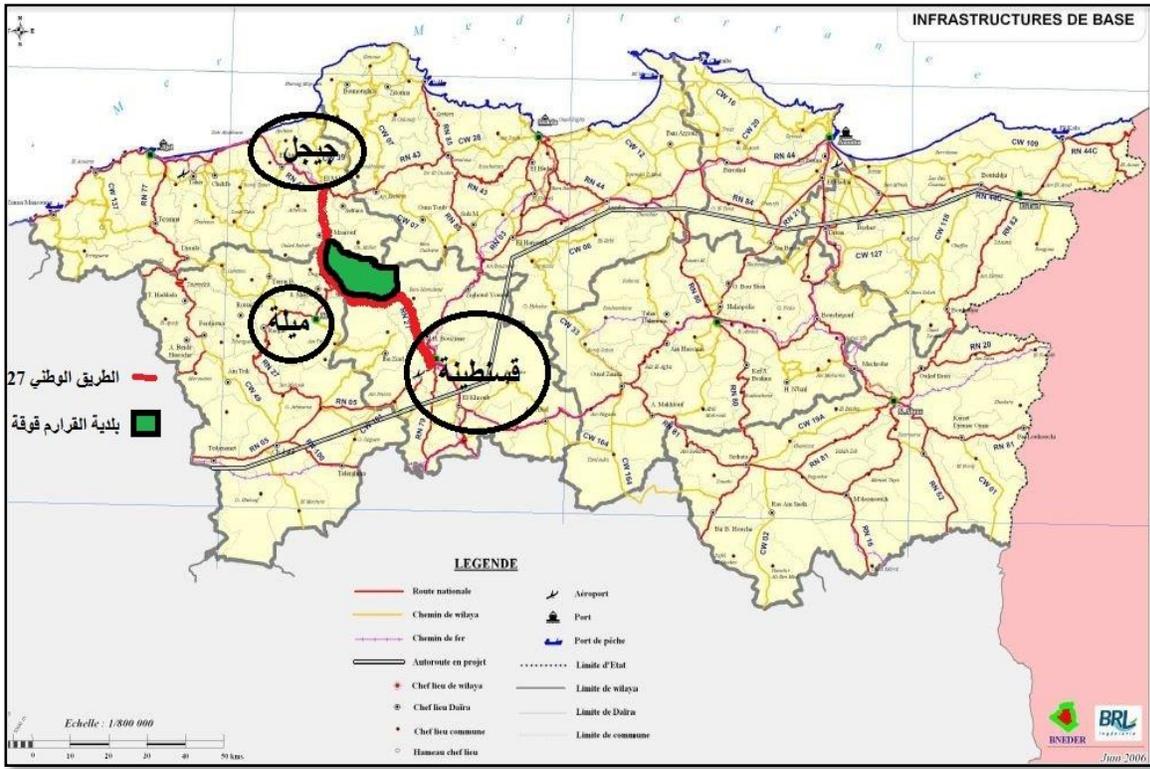
ان الدولة الجزائرية تسعى الى تحقيق عدالة مجالية و انصاف اجتماعي من خلال الانصاف في توزيع الثروة بين المجالات و مبدا تصحيح الوضع القائم و وضع حد للفوارق المجالية للتنمية و كذلك تركيز الجهد و الامكانيات على المجالات الضعيفة الاكثر تخلفا و فقرا و هشاشة و الاكثر بعد عن مدارات الحركة ، و تتبع نفس المنهجية في تحديد معايير توزيع المشاريع من منظور العدالة المجالية على مستوى الاقاليم كمبدأ في توزيع عمليات و مشاريع البرامج الطرقية و ذلك انطلاقا من الخصائص المعبر عنها بمعدلات الولوجية الاقليمية (المخطط الوطني لتهيئة الاقليم).

ويضاف الى العدالة المجالية في توطين مشاريع الطرق معيار الطبيعة الجيوفيزيائية او التضاريس للمجالات المستقبلية لمشاريع الطرق و تسفيد بلدية القارم قوقة في هذا الإطار من مشاريع فك العزلة لمناطقها الجبلية.

وتسمح العناصر الطبيعية بأنشاء شبكة طرق جيدة وتعتبر الحركة الاقتصادية الدافع الاساسي لأنشاء شبكة متنوعة من البنى التحتية.

وتستفيد مدينة القارم قوقة من البرامج الاقليمية المسطرة من خلال الحركية التي توفرها لها شبكة طرقها ويعتبر الطريق الوطني 27 محور اساسي للحركية والربط مع قسنطينة وجيجل ومن خلالهما الى جميع مناطق الاقليم.

خريطة رقم (03) موقع بلدية القارم قوقة والطريق الوطني 27 بالنسبة للتوزيع المجالي لعمليات بناء وتهيئة الطرق في إطار البرمجة الاقليمية



المصدر: مخطط تهيئة فضاء البرمجة الاقليمية شمال شرق + معالجة الباحث

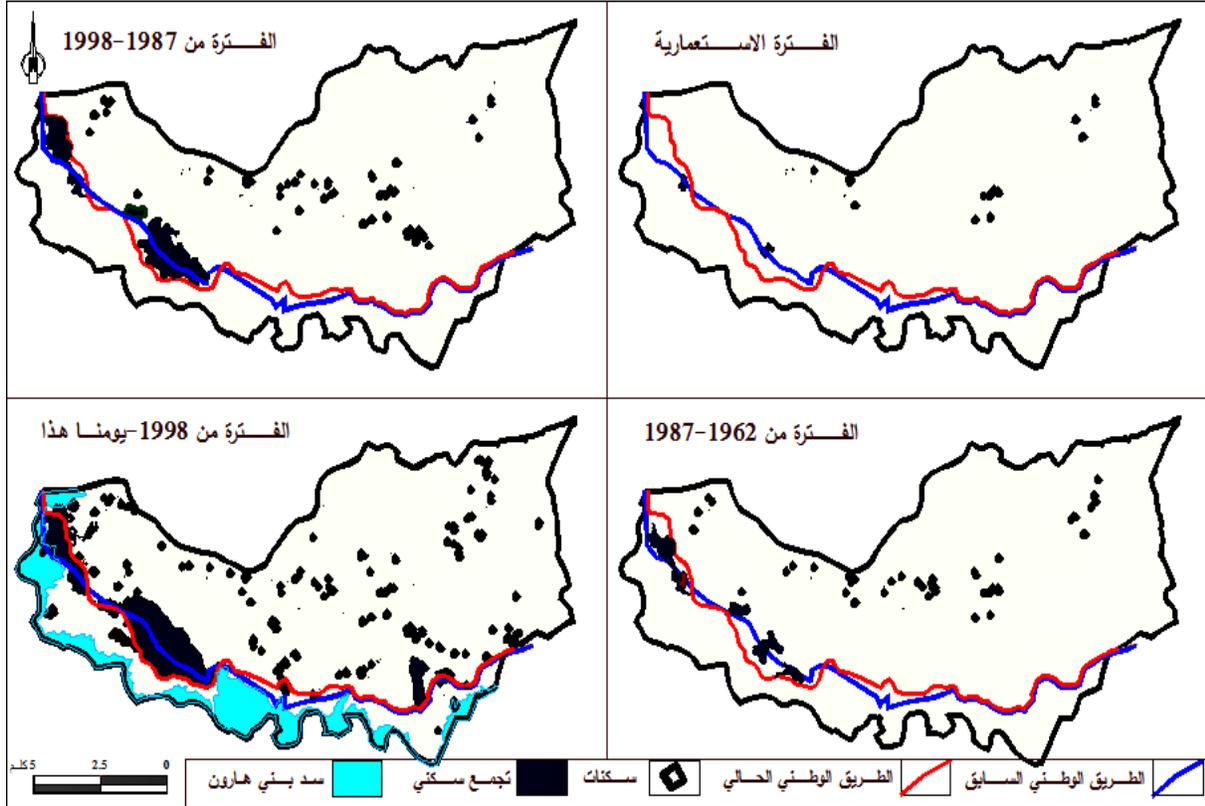
2. التوسع العمراني لمدينة القارم قوقة وفق الطريق الوطني 27:

تزامنا مع النمو الديموغرافي الذي يشهده العالم ككل، سجلت مختلف المدن في العالم نموا حضريا سريعا بالإضافة إلى زيادة احتياجات ومستلزمات السكان في المراكز الحضرية ولذلك أصبحت عمليات التحول والتوسع العمراني في إطارها ومدلولها الحضري من أهم الإشكالات والقضايا المطروحة في كل من الدول المتقدمة والنامية على السواء حيث أصبح من الضروري معرفة كيفية التعامل والتنسيق مع كل الهيئات

من أجل إحداث تنمية شاملة بعيدا عن التوسع العمراني الغير المخطط للمدينة (محمودي نادية، 2015، ص 141).

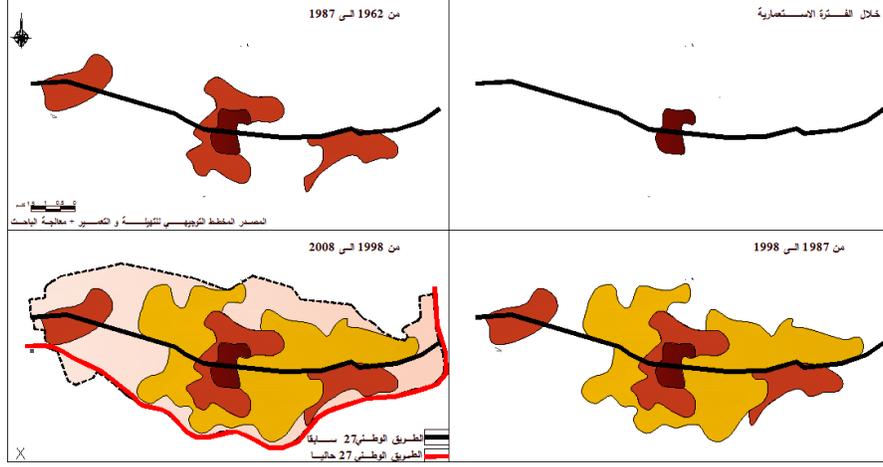
ولقد نمت وتوسعت التجمعات السكانية لبلدية القرارم قوفاً على طول الطريق الوطني 27 منذ الاستقلال وإلى يومنا هذا وذلك لما يتمتع به الطريق من اتصالات كبيرة وذات أهمية وطنية حيث يعتبر محور عبور مهم يخدم سكان المناطق المبعثرة والقريبة منه وذلك لتسهيل اتصالهم المباشر مع ولايتين يعتبران قطبين إقليميين جاديين هما قسنطينة وجيجل.

خريطة رقم (04) النمو الحضري لبلدية القرارم قوفاً وفق الطريق الوطني 27.



المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير + معالجة الباحث.

خريطة رقم (05): توسع المجال الحضري لمدينة القرارم قوفاً وفق الطريق الوطني 27.



المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية القرارم قوقة + معالجة الباحث.

المرحلة الأولى: الفترة الاستعمارية:

أنشأت المدينة في الفترة الاستعمارية كغيرها من الكثير من المدن من اجل بسط الهيمنة على المناطق الزراعية الخصبة، حيث قام المستعمر بإنشاء الطريق الذي يشق المدينة وعليه تأسست هذه الأخيرة وظلت المدينة خلال هذه الفترة تتوسع حول النواة الأولى.

المرحلة الثانية: منذ الاستقلال إلى غاية 1987:

لقد شهدت المدينة خلال هذه المرحلة تطورا عمرانيا غير منتظم و بوثيرة سريعة جراء النزوح الريفي خصوصا من المناطق الجبلية المجاورة كجبال سكيكدة و جيجل و مناطق البلدية و الذين استقروا في المناطق العشوائية على امتداد الطريق الوطني المؤدي إلى وسط المدينة على الحدود الشرقية و الشمالية الغربية و يعد ابرز ما قامت به الدولة خلال تلك المرحلة إقامة الوحدة الإنتاجية لفرع مطاحن بني هارون ضمن السياسة التصنيعية و تركيزها في المدن ،و قد توضع هذا المصنع في نهاية المجال الحضري آنذاك بالجهة الشرقية للمدينة و بالقرب من الطريق الوطني من اجل سهولة نقل السلع و قدرت مساحته ب 07 هكتار حيث كان قطبا جادبا للسكان النازحين بهدف الحصول على العمل .

المرحلة الثالثة: من سنة 1987 إلى 1998

تم ترقية المدينة في هذه الفترة إلى مقر دائرة كان من اللازم أن تستحدث بها خدمات من أهمها الخدمات الإدارية و كذلك سعت الدولة خلال هذه الفترة إلى تدارك أزمة السكن و التي أفرزتها بالأساس سياسة التصنيع و عدم التكافؤ بين المدينة و الريف و نجد هذه البرامج بمجال الدراسة بحي بشير ميموني و

حي أحسن دواس و تميزت تلك الفترة أيضا بظهور النمط الفوضوي على الأطراف بالمنطقة الشرقية للمدينة و كذا نمو العمران على شكل تخصيصات سكنية خاصة بالجهة الجنوبية الشرقية للمدينة و قد تم إنشائها كونها الأقرب للمدينة و أراضيها ملك للدولة و ذات مردودية زراعية منخفضة مقارنة مع باقي الأراضي بالمدينة و كذلك مرور الطريق الوطني من تلك الجهة خاصة بعد إخراجها من داخل المحيط العمراني سنة 1983 م في إطار سياسة الدولة من اجل إخراج الطرق الوطنية خارج المحيط الحضري

المرحلة الرابعة: من 1998 إلى سنة 2008

وتعد هذه المرحلة من أهم مراحل التطور العمراني للمدينة فقد اتخذت هذه المرحلة شكلا متصلا وذلك من خلال تكتيف للسكنات وكذلك بداية إنشاء قطب سكني بالجهة الجنوبية الغربية بمخطط شغل الأراضي رقم 05 والموازي للطريق الوطني 27 وكذا عمارات بمخطط شغل الأراضي رقم 04 ويغلب على هذه المرحلة التوسع العمودي الذي كان نموذج لحل أزمة السكن.

المرحلة الخامسة: من سنة 2008 إلى يومنا هذا

وتم خلال هذه المرحلة امتداد العمران بالجهة الغربية مع محور الطريق الوطني 27 وكذا إتمام انجاز القطب السكني وتوزيع سكناته وكذا تكتيف البناءات داخل المحيط الحضري ونلاحظ انخفاض نسبي في مشكل البناء الفوضوي خاصة بعد صدور القانون 15/08 الذي يهدف إلى تسوية البناءات ووضع حل نهائي لمشكل البناء الفوضوي والبناء بدون رخصة وعدم احترام العمران.

من خلال مراحل التوسع الحضري للمدينة نلاحظ أن الطريق الوطني 27 لعب دورا فعالا في نمو المدينة وتوسعها ورسم خريطة الاستخدامات الحضرية، حيث نجد الاستخدامات السكنية ظلت من عشية الاستقلال إلى يومنا هذا تنمو بمحاذاة هذا الطريق سواء في الجهة الشرقية للمدينة أو الجهة الغربية، سواء عن طريق النمو العفوي أو المنظم من الدولة. وذلك لما يوفره من حركية وهو ما حول المدينة من تجمع ريفي ذا طابع فلاحي إلى مركز حضري يتسم أساسا بالتجهيزات والخدمات المختلفة.

إذ أن الطريق الوطني 27 نشأ خلال الفترة الاستعمارية واعتبر من أهم الهياكل القاعدية في تلك الفترة لما له من تأثير كبير على سهولة الربط والاتصال بين مدينة جيجل وقسنطينة مارا بالعديد من التجمعات السكنية، وذلك من اجل ربط المناطق الشمالية مناطق الموانئ للتصدير لفرنسا والمناطق الداخلية بالجهة الشرقية للبلاد

أما بعد الاستقلال لسعت الجزائر لنشر التنمية عبر كافة الوطن في إطار محو الفوارق المجالية الموروثة عن العهد الاستعماري (عزياوي، 2004-2005، ص.108)، و ذلك حسب الإمكانيات التي تتوفر عليها كل منطقة ،و بالنسبة لولاية ميلة فقد كان التفكير منصبا في انجاز السد العملاق عند تلاقي واد الرمال و واد النجاء بمنطقة بني هارون و التي تعتبر مدخل لبلدية القرارم قوقة بالجهة الغربية و ذلك بهدف استغلال مياه السهول القسنطينية العليا و تامين المياه السطحية الكثيرة في هذه المنطقة الاستراتيجية ،و ذلك بهدف سد حاجيات 5 ملايين نسمة من المياه الصالحة للشرب و كذا سقي 30الف هكتار عبر ستة ولايات شرقية و هي ولاية ميلة ،جيجل قسنطينية ،ام البواقي ،خنشلة و باتنة ،و قد تم الشروع في تنفيذ المشروع سنة 1988م و بدا استغلاله سنة 2007م و قد تزامن مع فترة انجازه بناء جسر واد الديب (بورقعة، 2013، نوفمبر، 12).

و نظرا لكل هذه المشاريع فانه كان من الضروري التغيير قليلا على مستوى مسار الطريق الوطني 27 و ذلك ليتمشى و الأهداف المسطرة من هذه المشاريع خاصة بمنطقتي السيارى و عنوش ببلدية القرارم قوقة ،و كذا فان السياسة التي انتهجتها الدولة خلال هذه الفترة عمدت إلى إخراج الطرق الوطنية خارج المحيط الحضري و هذا ما احدث تغيير على مستوى التجمع الرئيسي لبلدية القرارم قوقة حيث اخرج الطريق الوطني 27 خارج المحيط الحضري بالجهة الجنوبية للتجمع و قد انطلقت أشغال التحويل في سنة 1983 و هو ما نتج عليه الشكل الحالي لهذا الطريق .

يرجع الشكل العام لهذا الطريق والتغيرات التي مسته منذ نشأته إلى يومنا هذا وكذا المشاريع المقترحة من اجله إلى عوامل طبوغرافية تعيق مد شبكة الطرق في اتجاهات أخرى لان اغلبها مناطق وعرة.

3. عوامل التوسع العمراني لمدينة القرارم قوقة وفق الطريق الوطني 27:

أولاً: عامل النمو السكاني.

تعتبر المدينة مركز جذب للعديد من السكان من خلال عدة طرق كالهجرة للعمل او السكن وكذلك الانفجار الديموغرافي وهو ما يؤدي إلى حدوث تحولات على المستوى التخطيطي والتنظيمي للمنظومة الحضرية وتركيبها المجالية على المستوى المحلي والإقليمي (جابري، بعناني، 2018).

وبما أن النمو الديموغرافي وزيادة حاجيات السكان يؤثران على أنماط استهلاك المجال سنحاول خلال هذا العنصر إبراز وتحليل المميزات الديموغرافية لسكان المدينة وذلك بالوقوف على الاتجاه العام لتطورها من

خلال مجموعة من المؤشرات كتطور السكان والحركات السكانية وذلك لان النمو الديمغرافي يعتبر المحرك الأساسي للتوسع الحضري من خلال إنتاج السكن والتجهيزات التحتية والفوقية لتلبية حاجيات السكان المتزايدة وبالتالي الضغط على المجال واستهلاكه (وناسي، 2008، ص.8).

لقد عرفت مدينة القارم قوكة تذبذباً كبيراً في نمو سكانها من فترة إلى أخرى ويرتبط هذا لتذبذب بعامل الطرد والجذب الذي تمارسه المدينة، ومن خلال الإحصائيات السكانية والمعدلات الوطنية للنمو السكاني التي قام بها الديوان الوطني للإحصاء انطلاقاً من 1966 واستناداً على المعطيات المتوفرة عن الفترة الاستعمارية يمكن تقسيم مراحل النمو السكاني بالمدينة بصفة عامة إلى المراحل التالية:

المرحلة الأولى من 1897 إلى 1954: تزامنت هذه الفترة مع نشأة النواة الأولى للمدينة والتي كانت عبارة عن تجمع صغير للمعمرين وبعض العاملين في أراضيهم، حيث قدر عدد السكان سنة 1897م ب 244 نسمة وبعد نمو المدينة وزيادة التوافد عليها ارتفع عدد سكانها إلى 1708 نسمة سنة 1954م بمعدل نمو قدره 3.47% لهذه الفترة

المرحلة الثانية من 1954 إلى 1966: عرفت المدينة خلال هذه الفترة تطوراً سكانياً كبيراً حيث قدر ب 5947 نسمة سنة 1966 م، وبمعدل نمو قدره 10.95%، وهو اعلى معدل نمو لجميع المراحل التي سنذكرها ويمكن تفسير هذا المعدل الكبير بالدور الذي لعبته الهجرات الريفية هروباً من المناطق الجبلية وبحثاً عن تحسين ظروف المعيشة بعد الاستقلال وبحثاً عن الاستفادة من التعليم المدرسي وغيرها من الخدمات، ويرجع السكان في أصولهم إلى قبائل سكيكدة وجيجل وذلك لارتباط المدينة مع هذه المناطق.

المرحلة الثالثة من 1966 إلى 1977: عرفت هذه الفترة تراجعاً في معدل النمو أين قدر ب 2.69% ويفسر ذلك بالتراجع الملحوظ في النزوح الريفي نحو المدينة نتيجة السياسة العامة للبلاد التي كانت ترمي إلى تحسين الظروف المعيشية لسكان الأرياف.

المرحلة الرابعة من 1977 إلى 1987: شهدت هذه الفترة عودة معدل النمو للارتفاع إذ قدر ب 6.01%، ويرجع ذلك إلى الترقية الإدارية للمدينة وما أعقب ذلك من البرامج السكنية والتجهيزات.

المرحلة الخامسة من 1987 إلى 1998: سجلت هذه الفترة تراجعاً في معدل النمو حيث قدر هذا الأخير ب 3.98% مقارنة بالفترة السابقة (معدل النمو بها 5.99%). بزيادة سكانية قدرت ب 7691 نسمة، حيث عرف المعدل الوطني عموماً انخفاضاً في هذه المرحلة أين قدر ب 2.15%، ويرجع هذا

الانخفاض إلى عدم استقرار الوضع السياسي للبلاد وما تبعه من تدهور اقتصادي مما أثر على انخفاض الزيادة الطبيعية وتراجع الزواج.

المرحلة السادسة من 1998 إلى 2008: خلال هذه الفترة انخفض معدل نمو المدينة إلى 2.59% مقارنة بالمرحلة السابقة أين سجل 3.98%، ويرجع ذلك إلى تغيير ثقافة المجتمع نحو تنظيم النسل بعد الظروف الاقتصادية الصعبة، وكذا الجهود المبذولة من طرف الدولة في هذا الصدد، مما انجر عنه تقلص الزيادة الطبيعية.

ثانيا: مقومات الموضع

يذل الموضع على الصفات الطبيعية للمنطقة والمساحة التي تحتلها المدينة، كما يشمل السطح والتضاريس ودرجة انحدار الأرض التي تقوم عليها المدينة، فضلا عن التركيب الجيولوجي والمناخ المحلي الذي يسود فيها، وتعد خصائص الموضع من أبرز العوامل المؤثرة على البنية التخطيطية للمدينة، حيث يتم اختيار الموضع المثالي الذي يحقق استمرار المدينة في أدائها الوظيفي وفعالية نشاطها الاقتصادي (خزعل، ص.05).

وتعرف بلدية القرارم قوقة على أنها تتموضع بالنطاق التلي والهضاب العلية وتتميز بموضعها الجبلي كما أنها تتموضع بين مدينتين مهمتين هما مدينة قسنطينة التي تبعد عنها ب 47 كلم ومدينة جيجل والتي تبعد عنها ب 89 كلم وتمتد المدينة بالموازاة مع الطريق الوطني 27 والذي يحدها من الجهة الجنوبية بشكل طولي ويعمل على ربطها بكل من ولايتي قسنطينة وجيجل وكذلك التجمعات الثانوية المتواجدة على طول الطريق.

أما فيما يخص الشبكة الهيدروغرافية بشمال البلدية تكون كثيفة وهو ما اتر على تموضع المباني بالمشاتي بشكل متفرق تقاديا للارتفاقات وابتعادا عن الخطر الناجم عنها أما بالجهة الجنوبية للبلدية والتي تكون موازية للطريق الوطني 27 والتي نجد بها كل من التجمع الرئيسي والتجمعات الثانوية فيلاحظ إن الشبكة الهيدروغرافية بها تكون بسيطة مقارنة بالمنطقة الشمالية عبارة عن شعاب صغيرة كما ان اغلبها مهينة وذلك في إبطار حماية سد بني هارون من التوحد وضمها بمجاري رئيسية وهذه المجاري مفتوحة في كامل المجال الحضري باستثناء اماكن التقاءها بالطرق فتمرر في قنوات نصف قطرها 1000 مم.

تواجد المدينة بالقرب من السد بني هارون والذي يعتبر حاجز أمام عملية التوسع نحو الجهة الجنوبية للبلدية كما ان المساحة التي يتربع عليها السد تكون موازية للطريق الوطني 27. كما ان الوحدات الطبوغرافية من شأنها أيضا أن تحدد تمركز المباني في مناطق دون اخرى فمن الطبيعي ان يفضل السكان الاستقرار بالمناطق السهلية والمنخفضة حيث تكن هناك سهولة بالتنقل والحركة عكس غيرها من المناطق الجبلية.

و تسمح لنا دراسة الوحدات الطبوغرافية عبر منطقة القرارم قوقة بتقسيم المنطقة إلى قسمين منطقة شمالية تكون الارتفاعات بها بين 400 الى اكثر من 1000 م و هي مناطق تكون بها عملية التهيئة و شق الطرق مكلفة لذلك فهي تعتبر مناطق غير محبذة للتعمير لذلك نجد بأن السكان يتوزعون بها على شكل مشاتي و منازل متفرقة هنا و هناك ، و منطقة جنوبية و تكون لارتفاعات بها اقل من 400م و تتميز أراضي المنطقة بأنها متوسطة أو صالحة للبناء و ذلك كون لان الانحدارات بها تكون اقل من 8% أو تنحصر بين 8-15% و هي مناطق محبذة للتعمير و ذلك لسهولة شق الطرق القيام بعمليات التهيئة و إنشاء المشاريع بها كما أنها لا تكلف كثيرا مقارنة بالمناطق ذات الانحدارات العالية ،إضافة إلى أن اغلب المناطق التي تكون صالحة للتعمير تتواجد على طول الطريق الوطني 27 .

ومن خلال الدراسة الجيوتقنية (صلاحية الأراضي للتعمير) للمدينة يمكننا تحديد المناطق الصالحة للتعمير وقوة تحمل الأراضي للبنىات وهو ما يطرح إشكالية فالموضع لمنطقة الدراسة وذلك لان للنسيج الحالي استفادة من جزء كبير من الأراضي السهلة للتعمير والموازية للطريق الوطني 27 إلا أن التوسع مستقبلا على مستوى المنطقة يتطلب إمكانيات هامة وذلك لان التشكيلات السائدة على مستوى البلدية هي صخور تتعرض عموما للتآكل مما يطرح مشكلة فالتوسع العمراني مستقبلا.

ثالثاً: العامل الاقتصادي

يعتبر النشاط الاقتصادي المحرك الأساسي للتنمية وهو ما يؤثر على عمليات التعمير وإنشاء المدن وتموضع بناياتها

- النشاط التجاري:

يعتبر النشاط التجاري من أهم القطاعات الاقتصادية ومن أهم الوظائف القاعدية التي تقدمها المدن والمراكز العمرانية لسكانها وسكان المناطق المجاورة من مناطق ريفية تحيط بها لذلك فهو يعتبر عامل

جذب للسكان وللاستقرار بها، ومن خلال دراستنا والبحث عن مراكز التركيز التجاري توضح لنا بأن المنطقة الشمالية والتي تتمثل بالمشاتي الريفية والتي لا تتوفر على نشاطات تجارية وهو ما يعد عامل طرد للسكان وعدم استقرارهم بهذه المشاتي

اما المنطقة الجنوبية والتي يوجد بها كل من التجمع الرئيسي والتجمعات الثانوية والتي يمر بها الطريق الوطني 27 والذي كان يعتبر منشط للمعاملات التجارية بالمنطقة ودافعا لعجلة التنمية التجارية بها لأنه يوفر سهولة الولوج الى كل من منطقة النشاطات التجارية وكذلك السوق الأسبوعية والسوق المغطاة بالمنطقة

و نظرا لأهمية هذا المحور نجد ان السلطات المعنية على مستوى البلدية قامت بإنشاء محلات تجارية خشبية تتواجد بكل من التجمع الرئيسي و المنطقة الفاصلة بين تجمع السياربي و تجمع عنوش علي ، كما أن القطب السكني الذي تكاد تنتهي به الأشغال حاليا و المتواجد بمخطط شغل الأراضي رقم 05 و الموازي للطريق الوطني 27 يكون بها الطابق الأرضي لجميع العمارات عبارة عن محلات تجارية مطلة على الطريق كما أن السكان هم الآخرون يدركون أهمية هذا الطريق لذلك عمدوا على إنشاء محلاتهم التجارية بالقرب من الطريق بغية الاستفادة من حركته الكبيرة و الدائمة.

إذن ما نستخلصه في الأخير هو إن تواجد النشاطات التجارية على طول الطريق الوطني 27 تعتبر عامل جذب لإقامة التجمعات السكنية بالقرب منه.

- النشاط الصناعي:

إن الصناعة تعتبر من العوامل التي تدفع بعجلة التنمية وأحد الأسباب الأساسية التي تجلب السكان للمركز وإقامة التجمعات بالمناطق القريبة من مراكز الصناعة. ومن المعروف إن النشاط الصناعي بالمنطقة ضعيف نوعا ما ذلك كون اهتمامات البلدية فلاحية وزراعية بالدرجة الأولى فكل النشاطات الموجودة بها مرتبطة بالقطاع الفلاحي وبدرجة اقل بقطاع البناء الأشغال العمومية وتتواجد هذه النشاطات بالقرب من طريق الوطني 27.

كما الطريق الوطني 27 والذي يخترق البلدية بشكل طولي يمنح للبلدية مؤهلات صناعية وذلك بسبب قرب هذه الأخيرة من مناطق النشاط الصناعي بكل من ولاتي قسنطينة وجيجل

عامل التجهيزات الإدارية:

إن التجهيزات هي الأخرى لها تأثير كبير على توجهات السكان واستقرارهم نظراً للدور الفعال الذي تلعبه في ديناميكية المراكز وحيويتها كما إنها تعمل على هيكلية المجالات وتعد قاعدة أساسية تتركز عليها المراكز من أجل تنميتها وتطويرها والتخطيط لتوسعاتها المستقبلية وهي تعتبر عامل جذب واستقطاب للعديد من السكان لتلبية حاجياتهم من المناطق المجاورة وبالتالي خلق حركية كبيرة للمجال.

ونلاحظ أن هناك فوارق في التجهيز ببلدية القرارم قوفاً عموماً إذ نجد أن أغلب التجهيزات الضرورية تتمركز بالتجمع الرئيسي والقليل منها بالمراكز الثانوية مما يجعل منها قطبا للخدمات وبالتالي توفر لسكانها مختلف الخدمات وبالتالي استقراهم عكس المناطق المشتتة والتي تتوزع على شكل مشاتي والتي تفتقر الى التجهيزات بمختلف أنواعها وهو يعد عامل طرد للسكان وتوجههم نحو التجمع الرئيسي.

4. دور التخطيط العمراني في توسع المجال الحضري لمدينة القرارم قوفاً وفق الطريق ال وطني 27: . النمو الحضري وفق الطريق 27:

بما أن أدوات التهيئة والتعمير تحدد التوجهات الأساسية لتهيئة الأراضي وتضبط التوقعات المستقبلية للتعمير من خلال المخططات التوجيهية للتهيئة والتعمير وكذا مخططات شغل الأراضي (تومي، 2005، ص3) سنقوم خلال هذا المحور بدراسة كل من المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية القرارم قوفاً ومحاولة إلقاء الضوء على توقعاته المستقبلية لنمو المدينة

أولاً: أسباب مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير المصادق عليه في 25 ديسمبر 1998:
المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية القرارم قوفاً والمصادق عليه في 20 سبتمبر 2012 هو نتيجة لمراجعة للمخطط السابق المصادق عليه سنة 1998 وذلك قبل انتهاء الآجال المحدد له وذلك لمجموعة من الأسباب حسب ما ذكر في التقرير التوضيحي للمخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير:
-أسباب عقارية تتمثل كون نسبة استهلاك العقار ضعيفة جداً خاصة القطاعات المبرمجة للتعمير مستقبلاً بالتجمع الرئيسي نتيجة لمجموعة من الأسباب.

جدول (01): الإمكانيات العقارية حسب القطاعات.

القطاع	الإمكانيات العقارية	الإمكانيات العقارية	نسبة الاستهلاك %
	1998	2008	

القطاعات المعمرة	106906.9	331764.9	68%
القابلة للتعمير	675954.15	952404.9	29%
المخصصة للتعمير في المستقبل	780579.50	930833.75	16%

المصدر: التقرير الوصفي للمخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية القرارم قوقة

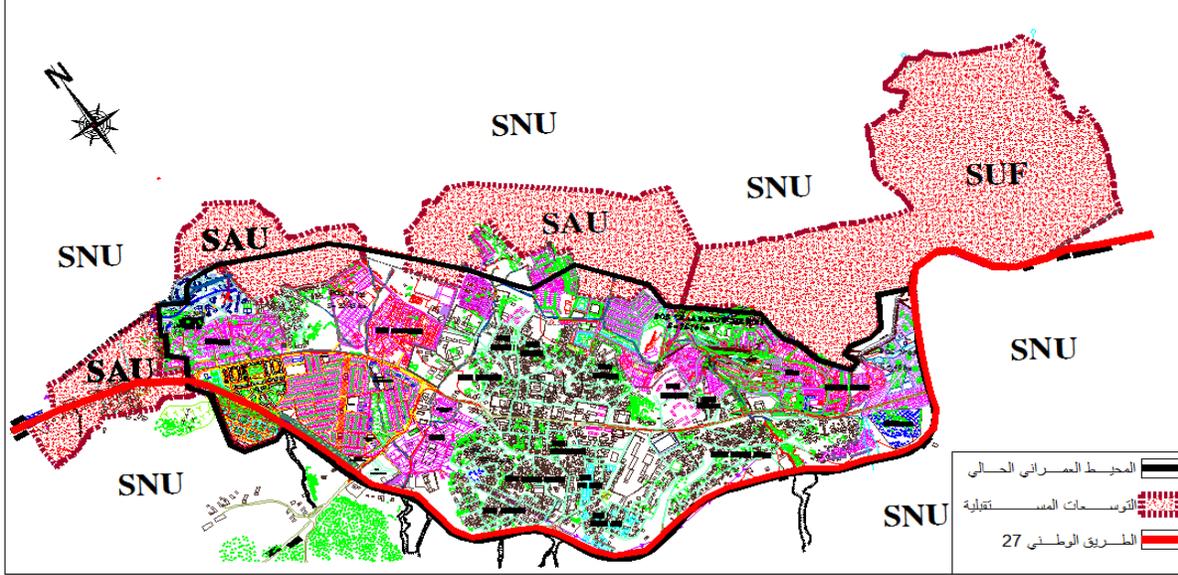
-وجود فجوات تقنية في إعداد المخطط السابق والتي جعلته لا يتماشى وأهداف التنمية.
-التمدد الحضري وإشكالية كلا من العقار الحضري والأراضي الفلاحية ذات المردودية العالية
-مختلف المشاكل بسبب العوامل الطبيعية والناجمة عن الآثار السلبية لسد بني هارون وانزلاق التربة
ثانيا: التوقعات المستقبلية لمدينة القرارم قوقة حسب المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2012.
إن التوجيهات التي جاء بها المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لمدينة القرارم قوقة المصادق عليه سنة 2012 ما هي إلا نتيجة لدراسة النمو المتوقع للسكان والتي رسم من خلالها مجموعة من التوقعات والسيناريوهات في كل من السكن والمرافق والخدمات والهياكل على المدى القريب والمتوسط والبعيد وبوجود هذه لاحتياجات تلجا المدينة إلى التوسع والامتداد خارج محيطها الحالي.
جدول(02): التوقعات المستقبلية لنمو السكان.

السنوات	سكان 2008	سكان 2013	سكان 2018	سكان 2028
مدينة القرارم قوقة	28414	30943	36550	51319

المصدر: التقرير الوصفي للمخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لمدينة القرارم قوقة

بما ان تلعب شبكة الطرق تلعب دورا فعالا في نشأت المدن وتوسعها وتحديد استخدامات الارض فيها (P 35،THIERNO AW,2010) ونجد التوسعات المستقبلية لمدينة القرارم قوقة تتجه نحو الجهة الشمالية عبر مساحة تقدر ب 35.5 هكتار والشمالية الشرقية بمساحة تقدر ب 276 هكتار. وهي توسعات موازية للطريق الوطني 27، هذا ما توضحه الخريطة التالية.

خريطة رقم (06) توسعات موازية للطريق الوطني 27



المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية القرارم قوقة + معالجة الباحث.

5. عوائق توسع مدينة القرارم قوقة:

يعتبر التوسع العمراني حتمية في جميع التجمعات السكانية، فإما أن يستمر بصفة منتظمة وموجهة، وإما أن يختار الطريق العشوائي، وتعتبر دراسة عوائق التوسع العمراني وتحديدتها محاولة للتوصل إلى إيجاد منافذ واتجاهات للتوسع المستقبلي والتي من شأنها فك الخناق عن المدينة واستمرار نموها بطريقة سليمة ومتجانسة (غرابية، 2016، ص 34).

- العوائق الطبيعية وتتمثل في مجموعة من الشعاب الهيدروغرافية وكذا سد بني هارون والذي يحد المدينة على طول الجهة الجنوبية.

- العوائق الصناعية والمتمثلة في الطريق الوطني 27 والذي يحد توسع المدينة بالجهة الجنوبية والمفرغة العمومية والتي تحد توسع المدينة بالجهة الشمالية إضافة إلى ارتفاعات الخطوط الكهربائية وقنوات الصرف الصحي وقنوات المياه.

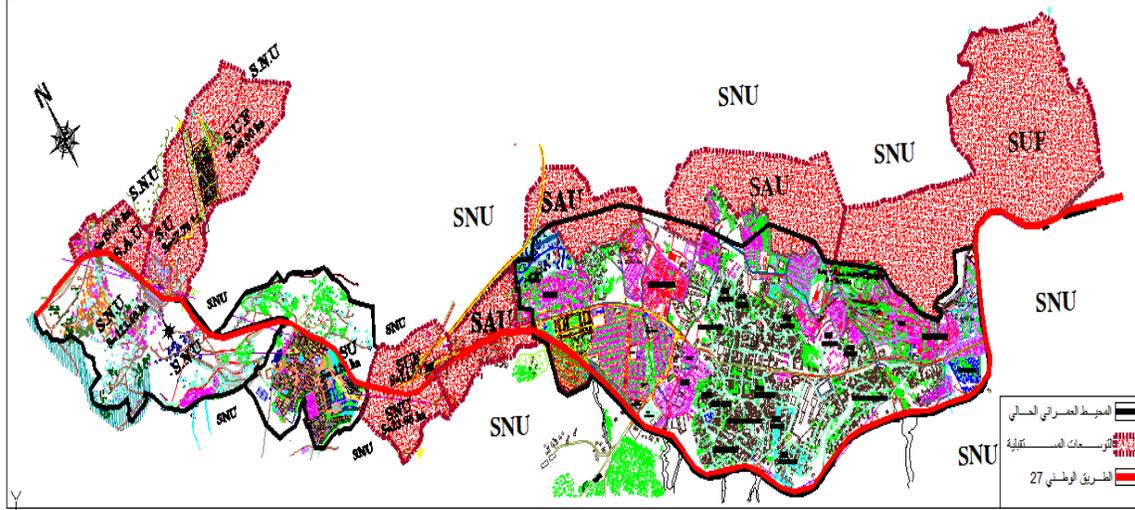
- عائق العقار والطبيعة القانونية للأراضي في ضل هيمنة الملكية الخاصة.

6. النتائج المتوقعة لتوسع المدينة.

1- الالتحام الحضري مع التجمعات المجاورة:

استمرارية التوسع وفق الطريق الوطني 27 يؤدي لالتحام المدينة مع التجمعات المجاورة.

خريطة رقم(07): الالتحام الحضري للمدينة مع التجمعات المجاورة (التوقعات المستقبلية).



المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية القرارم قوقة + معالجة الباحث.

- 2- التلوث الناجم عن النمو العشوائي للمساكن والذي يؤدي للإخلال بالنظام البيئي، إضافة إلى تلوث الهواء والضوضاء الناتجة عن المركبات التي تقطع الطريق الوطني 27
- 3- الزحف الحضري على الأراضي الزراعية المحيطة بالمدينة.

7. الزحف الحضري على الأراضي الزراعية كأحد أهم النتائج الناجمة عن هذه التوسعات المستقبلية يشهد العصر الحالي طفرة عمرانية هائلة، حيث يزداد سكان العالم يوميا وبشكل مضطرب، وبالتالي تزداد احتياجاتهم ومستلزماتهم، مما يستدعي التوسع في البيئات العمرانية والحضرية، ويصاحب هذا التطور والتوسع زيادة استهلاك واستنزاف حاد للموارد الطبيعية الموجودة في الكوكب، هذا بالإضافة إلى الضغط المتزايد على المنظومة الايكولوجية والبيئية. ومن أهم الموارد الطبيعية نجد الأراضي الزراعية والتي شكل الزحف العمراني على حسابها مشاكل جعل جميع دول العالم تعاني منه، خاصة تلك التي تمتاز بزيادة سكانية سريعة (محمد مزراق ، 2017 ، ص 329).

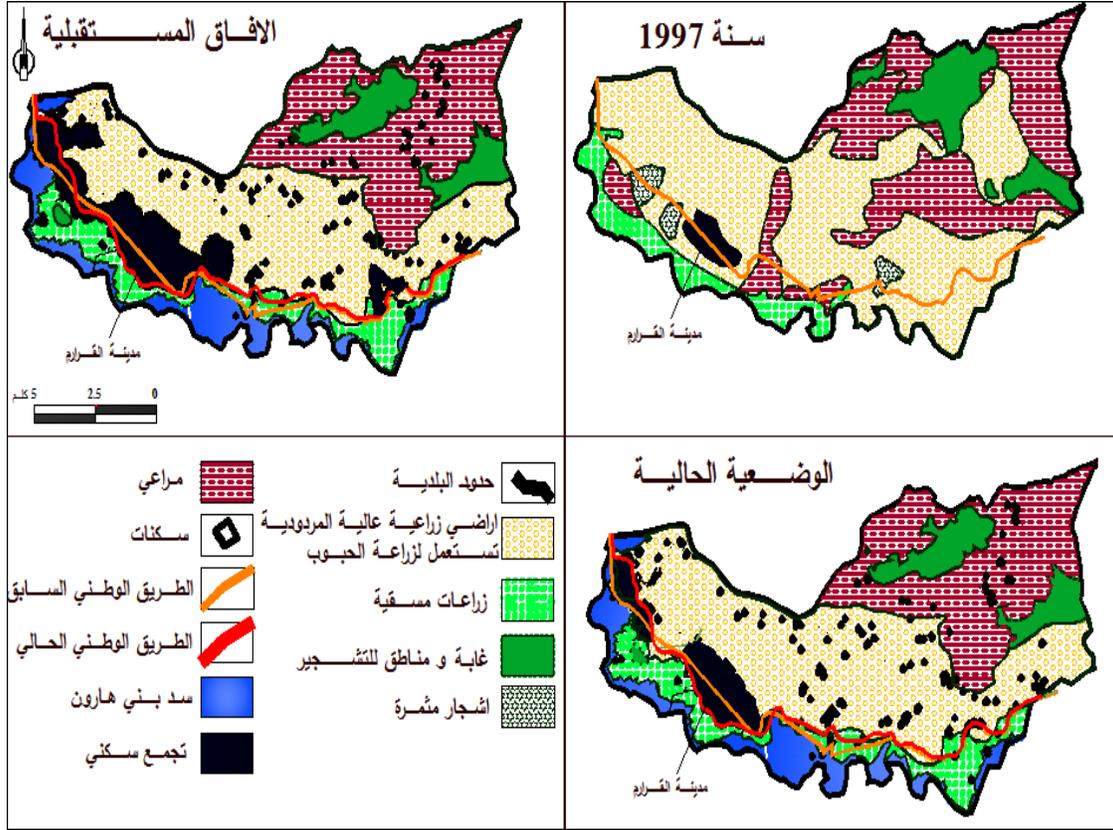
إن الزحف الحضري على الأراضي الزراعية يعد إحدى المشاكل العالمية و التي تعاني منها دول العالم سواء كانت المتقدمة منها أو المتخلفة ، وقد باتت من اخطر الظواهر التي يعرفها العالم اليوم لأنها تهدد حوالي 110 دولة من دول العالم ، أي ما يزيد عن 9.1 مليار هكتار ، لذلك تعد هذه الظاهرة تحدياً لمعظم دول العالم وبخاصة النامية منها والتي يتزايد عدد سكانها بمعدلات مرتفعة ، وما يتبع ذلك

من ضغوط على الموارد وبخاصة الأراضي الزراعية المحيطة بالمدن لذا كان لزاما على الدول أن تبادر إلى التخطيط العلمي من أجل الحد من آثارها السلبية على البيئة والأنظمة الحيوية المحيطة بالتجمعات السكنية (مصطفى قبيها، 2014، ص 3) .،

إن توسع المجال الحضري لمدينة القرام قوقة والتي كانت مساحتها تبلغ 214.48 هـ سنة 1997 م لتتسع سنة 2012 إلى 427.15 هـ ويتوقع أن تصل مساحتها سنة 2023م إلى 743.65 هـ، هو توسع على حساب أراضيها الزراعية والتي تتناقص يوما بعد يوم وذلك نتيجة امتداد العمران فوقها، بسبب النمو السكاني والذي يمارس ضغوطا متزايدة على هذه الأراضي ويتمثل هذا النمو بالزيادة الطبيعية للسكان وكذلك التزايد الناجم بفعل الهجرة من الأرياف المجاورة. حيث إن زيادة السكان تؤدي إلى زيادة الطلب على الأراضي لأغراض السكن والخدمات البشرية الأخرى.

ولكي نبرز مدى تأثير توسع مجالها الحضري وفق الطريق الوطني 27 على أراضيها الزراعية قمنا برسم خريطة توضح كلا من الوضعية الحالية لهذه المدينة وطبيعة الأراضي المحيطة بها وكيف كانت في الماضي، وكيف ستصبح مستقبلا وذلك كي نبين مدى حجم المشكلة التي تواجهها المدينة إذا استمر النمو بهذا الشكل ووفق هذا المسار.

خريطة رقم (08): الزحف الحضري لمدينة القرام قوقة على حساب أراضيها الزراعية.



المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية القرام قوكة + معالجة الباحث.

وتعكس هذه الظاهرة مدى تأثير مسارات الطرق على استدامة المدن ولذلك وجب على الباحثين وصناع القرار القيام بالتخطيط المستدام والذي يقلل من تأثير مشاريع الطرق على البيئة (alssafar, 2017), (p.62)

النتائج:

1- إن توسع المجال الحضري لمدينة القرام قوكة وفق الطريق الوطني 27 ما هو إلا نتيجة لزيادة عدد سكانها مما أدى إلى ازدياد حاجاتهم للسكن وغياب الوعي من طرفهم أدى إلى إنشاءهم أبنية وتجمعات سكنية عشوائية على أراضي زراعية.

2- انعدم التخطيط الفعال والسليم من طرف صناع القرار على مستوى البلدية وعدم التنسيق بين مختلف الهيئات والمؤسسات العمومية خاصة بين مديرية الفلاحة والتعمير والبناء نتج عنه تصور مستقبلي للمدينة يضر الأراضي الزراعية بصفة خاصة والبيئة ككل بصفة عامة.

3- ويعتبر تواجد الطريق الوطني 27 في هذه المدينة السبب الرئيسي لنمو المدينة وذلك لتوجه السكان نحوه والتقرب منه ومن المرافق الأساسية التي خطت عبره وكذلك تسهيل التواصل بالمدن الكبرى التي يربطها هذا الطريق

4- الوضعية الحالية لمجال الدراسة ماهي إلا نتيجة لمجموعة من العوامل الطبيعية كالموقع والتضاريس وكذا عوامل اقتصادية واجتماعية مرتبطة بما يوفره لها هذا المحور ، واستمرارية النمو وفق الطريق الوطني 27 رغم ما يقدمه للمدينة من حركية وفك للعزلة قد يستنزف أراضيها الزراعية مستقبلا، لذلك يجب السعي إلى إيجاد حلول ناجعة للتحكم في حركة التعمير بالمنطقة لانقاد ما يمكن انتقاده من الأراضي الزراعية التي تزخر بها.

5- إن إنشاء الطرقات خاصة منها الوطنية يستدعي مهارات كبيرة أساسها التكهّن المستقبلي لتطور المجال الذي تعبره وذلك لأنها قد تتحول من داعم للديناميكية الاقتصادية إلى عنصر جلب ضاغط على المجال يؤدي إلى عدم التحكم في النمو الحضري والمجالى للتجمعات البشرية مهددا العديد من الأراضي الزراعية كما هو حال مدينة لقرار قوقة.

التوصيات:

1- إن توسع مدينة القرارم قوقة هو حتمية ديناميكية لذلك وجب على الهيئات والجماعات المحلية وأجهزة التخطيط والمجتمع المدني التعاون والتشاور لتقريب وجهات النظر لحماية المجالات الحضرية في ضل ديناميكية النمو الحضري لمدينة القرارم قوقة وفق الطريق الوطني 27.

2-مراجعة المخططات الهيكلية المقترحة وبالأخص المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير وإعادة تقييمها من جديد وذلك من اجل المحافظة على الأراضي الزراعية والحد من التوسع العمراني على حسابها.

3-مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير و ذلك باستخدام التقنيات الحديثة لتحديد أسباب النمو الحضري لبلدية القرارم قوقة وفق الطريق الوطني 27 و محاولة إيجاد حلول تتماشى مع متطلبات المدينة و إمكانياتها المجالية و البشرية و تعد تقنية نظم المعلومات الجغرافية (GIS) (GEOGRAPHIE INFORMATION SYSTEM) من أهم الوسائل الحديثة التي تساعد على تحديد و تطبيق تصور نمو المدن و امتدادها و التنبؤ باحتمالات تطورها و ذلك من خلال تشخيصها و تحديد نقاط القوة و

- الضعف و الإمكانيات و المعوقات كي نحدد نمو المدينة الحالي و المستقبلي من خلال ربط المعطيات و البيانات للوصول إلى حلول تساعد أصحاب القرار على اتخاذ التدابير اللازمة
- 4- العمل على توعية المواطنين وتعريفهم بالأضرار الناجمة عن إنشاء الأبنية الفوضوية والتعدي على الأراضي الزراعية من خلال حملات توعية ومنشورات بالفضاءات العمومية المحلية.
- 5- يجب على مديرية الفلاحة أن يكون لها دور فعال ورأي مرجعي ضروري أثناء عمليات التخطيط على المستوى المحلي ويجب على جميع المصالح والهيئات بالبلدية الاحترام والتطبيق الصارم لتوجيهاتها فيما يخص احترام الأراضي الزراعي.
- 7- العمل على تنمية المشاتي الريفية وتزويدها بالخدمات الأساسية للتقليل من النزوح الريفي والتعمير بضواحي التجمع الرئيسي.
- 8- إيجاد حلول لمشكل العقار بالبلدية فالملكية الخاصة هي المشكل الرئيسي ابتداء عمليات توجيه التعمير ببلدية القرام قوكة.
- 9- تكوين فرق مراقبة على مستوى البلدية لمنع البناء الفوضوي بالأخص بالقرب من الطريق الوطني 27.

قائمة المراجع:

أولا - المراجع باللغة العربية:

- 1- بوزعيه باية. (2016-2015). توسع المجال الحضري ومشروعات التنمية المستدامة مدينة بسكرة نموذجا. دكتوراه علوم في علم الاجتماع جامعة محمد خيضر بسكرة.
- 2- تومي رياض. (2009-2008). ادوات التهيئة والتعمير واشكالية التنمية الحضرية مدينة الحروش نموذجا. ماجستير في علم الاجتماع الحضري، جامعة منتوري، قسنطينة.
- 3- عزباوي سهام. (2005-2004)، دور الشبكات الحضرية و الطرق في تنظيم مجال ولاية ام البواقي ، مذكرة ماجستير في علم التهيئة الاقليمية، منتوري قسنطينة.
- 4- جابري محمد الطيب ، بوحناني عبد المجيد ، مداخلة بعنوان دراسة النمو الحضري و انعكاساته على تنظيم المجال الحضري و دوره في تحقيق الاستدامة مدينة تبسة ، محور تهيئة الاقليم ، الملتقى الدولي الرابع حول (les geosciences au service du developpement durable)، 20-22 نوفمبر 2018 ، تبسة - الجزائر .
- 5- خليل مصطفى غرايبة ، محددات التوسع العمراني لمدينة علجون ، مجلة العلوم الانسانية و الاجتماعية ، العدد 23، مارس 2016 ، ص 36.

- 6- مصطفى قبيها ،مصطفى جميل.(2014).اثر الزحف العمراني في مدينة جنين على الاراضي الزراعية.ماجستير جغرافيا،جامعة النجاح الوطنية،نابلس،فلسطين.
- 7- مكتب دراسات ميله.(2012).التقرير الوصفي للمخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لمدينة القرام قوقة.
- 8- مخطط وطني لتهيئة الإقليم ، التقرير وصفي والخرائط لأفاق 2030، شرع في تطبيقه 2011 بعد أن تدعم بإطار قانوني 2010 م .
- 9- محمد مزراق ، متابعة التوسع العمراني على حساب الاراضي الزراعية في ولاية البويرة باستعمال الصور الفضائية ، حوليات التاريخ و الجغرافيا ، العدد الثاني عشر ، ديسمبر 2017 .
- 10- محمودي نادية ، التحول العمراني و افاق التوسع لمدينة الاغواط ، مجلة العلوم الانسانية و الاجتماعية ، عدد خاص بالملتقى الدولي تحولات المدينة الحراوية تقاطع مقاربات حول التحول الاجتماعي و الممارسات الحضرية ،ص 141.
- 11- وناسي،سهام.(2008-2009).النمو الحضري و مشكلة السكن و الاسكان. ماجستير في علم الاجتماع الحضري ،جامعة الحاج لخضر،باتنة.
- ثانيا-المراجع باللغة الأجنبية :

- 12- THIerno Aw.(2010). la ville nouvelle de marne – la – vallee et son insertion dans la dynamique francilienne ,thèse doctorat ,ecole doctorale université paris est.
- 13- ANGHAM Ezzulddin alsaffar and DUA'A Mouiad lafter.(23,05,2017).Sustainable roadway planning :A model for a projosed rating systeme in IRAQ.Journal of engineering Baghdad ,N° 05 ,PP.61-75.

مواقع الانترنت:

- 14- بورقعة،لخدر(12،2013،نوفمبر)، سدّ بني هارون لم يحول ميله إلى "جنة" . تم استرجاعها في تاريخ 22،اكتوبر،2017 من الموقع http://siliana-net.blogspot.com/2013/10/blog-post_11.html
- 15- د.ن.(2013، سبتمبر،24). الزحف العمراني.تم استرجاعها في تاريخ 14 اكتوبر،2017 من https://magazine-geo.blogspot.no/2013/09/blog-post_9495.html
- 16- د.ن.(2015، اوت،23). الطريق الوطني رقم 27 الرابط بين قسنطينة و جيجل يشهد احتناق كبير.تم استرجاعها في تاريخ 15 اكتوبر،2017 من <http://www.newscirta.com/content/%D8%>