

**The Interaction between Transport and Urban Growth in M'sila Province
"Case Study of M'sila and Barika Axis"**

Abstract :

Transport is the lifeblood of cities and residential communities, because it contributes to its growth and development. It helps attract people and create new urban areas.

This is evident in the axis between M'sila province and Barika city. Transport contributed to the growth of the urban area of the cities along it, and moved centers of other cities towards it. It also dominated the type of the prevailing activity in these cities and controlled the lands' prices along it. All of which confirms that transport plays a large role in the growth and development of cities at all levels.

Keywords: transport, city, urban growth, land price.

ملخص :

النقل هو شريان الحياة في المدن والتجمعات السكنية، حيث يساهم في نموها وتطورها فهو يساعد على جذب العمران والسكان اليه.

ويتضح هذا الطرح في المحور الرابط بين مدينتي المسيلة وبريكا فقد ساهم هذا الأخير في نمو المجال العمراني للمدن الواقعة على طولها وكذا تحويل مراكز بعضها الآخر، كما سيطر في نوع النشاط الوظيفي السائد في هذه المدن وتحكمه بشكل كبير في سعر الأراضي الواقعة على طولها، كل هذا يؤكد أن للنقل دور كبير في نمو وتطور المدن على جميع المستويات.

الكلمات المفتاحية: النقل، المدينة، النمو العمراني، سعر الأرض.

مقدمة:

البناء هو تعبير الإنسان على سيطرته للمجال فمنذ العصور الماضية كان هذا البناء تضبطه عدة عوامل أهمها مصادر المياه وعلى طول الأنهار أين تنشط الخطوط التجارية والأماكن الأكثر أمنا، غير أن هذه العوامل تغيرت مع مرور الوقت لتظهر عوامل جديدة خاصة بعد الثورة التكنولوجية الذي شهدها العالم اليوم بالأخص تلك المتعلقة بمجال النقل وظهور العربات والسيارات وانتشار مختلف الطرق التي تخدمها، حيث كانت السبب الأساسي لنمو وتوسع المجال العمراني بشكل كبير لبعض المدن الحديثة وتحول مراكزها من مكان الى آخر وظهور مراكز حضرية أخرى جديدة.

ويعد المحور الرابط بين المسيلة وبريكة نموذجا واضحا لهذه العوامل حيث يعتبر من أهم المحاور التي ساهمت وبشكل كبير في ظهور مراكز حضرية وتجمعات سكنية جديدة من خلال حركة المرور التي يشهدها وانتشار النشاط التجاري على طوله، حيث ساهم في شكل ونوع النمو العمراني الذي شهده إقليم ولاية المسيلة في الناحية الشرقية حيث عرف هذا الأخير نموا عمرانيا وبشكل خطي على طول هذا المحور مما جعلنا نصيغ إشكالية بحثنا على شكل التساؤل التالي:

ماهي الانعكاسات التي صاحبت نمو هذه المدن على طول هذا المحور؟

وكاجابة احتمالية على هذا التساؤل طرحنا الفرضية التالية:

ترقية المسيلة الى مقر ولاية إثر التقسيم الإداري لسنة 1974م صاحبه تطور كبير للنقل في الولاية لتشهد مختلف الطرق المشكلة لها حركة مرورية غير مسبوقة، هذا فضلا على ترقية العديد من التجمعات السكنية الى مصاف بلديات.

ويكمن الهدف المرجو من دراستنا هذه الى دراسة التفاعل القائم بين النمو العمراني والنقل، فالمحور بريكة مسيلة جذب العمران والسكان نحوه من خلال الحركة المرورية التي يشهدها، وكذا إبراز أهمية هذا التفاعل في تحديد نوع الوظيفة السائدة.

وسنعمد في بحثنا هذا على المنهج الوصفي التحليلي وهو تتبع مدى مساهمة المحور في تطور المدن التي يعبرها من خلال العمل الميداني الذي قام به الباحث في سنة 2017 وقياس وتحري مدى سيطرة المحور على المدن التي يشقها بالإضافة الى الاعتماد على مختلف الوثائق الإدارية والدراسات في البلديات المعنية بالبحث.

أولا: مفاهيم الدراسة

1- **المدينة:** "هي تجمع سكان متكاملين محدد بعدد سكاني وبشكل تنظيم اقتصادي واجتماعي" (بيار، 2002، ص.732)، و"هي المحلة التي يقوم معظم سكانها بأعمال غير زراعية" (وهيبة، 1980، ص.34)، ويشير مصطلحها "ببساطة، لتجمع سكاني غير زراعي ضمن نطاقات محدد إداريا" (الهنلول، إدادان، 1988، ص.26).

2- **النقل:** يعرف النقل على أنه عملية حمل الانسان أو الشيء من نقطة الى نقطة أخرى أي هو عملية تغيير مكان ما في وقت ما لسبب معين، ولقد عرفه الدكتور فاروق كامل عز الدين بنفس هذا الطرح قائلا "هو حمل الأشخاص والمنتجات من مكان الى آخر سواء كان بغرض التجارة أو السياحة أو غيرهما" (كامل، 2005، ص.01)، هذا الحمل والنقل وتغيير المكان يكون وفق مسار معين يعرف بالطريق ولقد جاء مفهومه في معجم المصطلحات الجغرافية بأنه "هو الوسيلة المادية المستخدمة كقاعدة لوسائل النقل ... وهو خط سير تقليدي أو حديث لبعض السلع" (بيار، 2002، ص.544-545)، أي أنه المكان المخصص لعملية النقل سواء كان اصطناعي أو طبيعي.

3- **النمو الحضري:** نعبر عن نمو المدينة وتوسعها سكانيا وعمرانيا باستخدام مصطلح النمو الحضري (بن يحيى، 2005/2004، ص.16)، أي هو تلك العملية التي تصاحب الزيادة في عدد السكان وما يقابلها من توسع للمجال، وتطرح الدكتورة هبة فاروق قباني مفهومه بمعنيين ديمغرافي وعمراني قائلة "النمو الحضري بمعناه الديموغرافي: فيعبر عنه النمو السكاني للقطاع الحضري دون الأخذ بعين الاعتبار

النمو السكاني للقطاع الريفي أو النمو العام للسكان، النمو الحضري بمعناه العمراني: فيعني التوسع أو الامتداد العمراني للقطاعات الحضرية بصفة عامة والمدن بصفة خاصة" (القباني، 2007، ص.13).

4- التوسع الخطي: هو شكل من أشكال التوسع العمراني وهو عبارة على توسع المجال المبني وفق محور معين، وأكد الدكتور سعيد عبده هذا الطرح قائلاً "نمو العمران يكون متأثراً بمحور طولي أو طريق رئيسي وتنتشر المنطقة المبنية على جانبيه" (عبده، 2007، ص.38).

ثانياً: المحور "بريكة المسيلة" حركة مرورية كبيرة وتحكم عمراني واقتصادي محكم

منذ القديم كان للطريق أهمية كبيرة في كونه يساهم في نمو ونشأة المدن والتجمعات السكانية، وتتجلى أهمية هذا الطريق من خلال الظروف التي نشأ من خلالها ولقد ذكر الدكتور فاروق كامل عز الدين عدة أسامي أطلقت على الطرق قديماً تدل على أهمية ذلك الطريق في تلك الفترة مثلاً: "طرق الحرير أنشأت بغرض نقل مادة الحرير، طرق الحج إنشأت بغرض الحج، طرق الرومان أنشأها الرومان بغرض خدمتهم" (كامل، 2005، ص ص.199-201)، ولكن في العصر الحديث تعددت نشاطات الطرق فأصبحت تؤدي عدة وظائف في وقت ومكان واحد منها التجارة ونقل الأشخاص والسياحة والصناعة، وكذلك واضح على نشوء هذه التجمعات السكانية والمدن نجد المحور الممتد بين مدينة المسيلة ومدينة بريكة كان ومزال سبب مباشر في ظهور العديد من التجمعات السكانية، حيث يملك وزن إقليمي من الناحية التجارية فهو مشهور بتجارة قطع الغيار القديمة لمختلف العربات فهو قبلة للعديد من الزوار من مختلف أنحاء الوطن، بالإضافة إلى أنه يمثل الطريقين الوطنيين 40 و28، ويؤكد هذا الطرح الأستاذ نور الدين عنون قائلاً "الطريق الوطني بين بريكة والمسيلة أكبر سوق لبيع وشراء كل أنواع قطع الغيار لجميع المركبات والسيارات وآلات الأشغال العمومية" (عنون، 2012، ص ص.123-124).

1- المحور (الموقع والخصائص):

يمتد المحور المذكور من مدينة المسيلة إلى مدينة بريكة ليشق ولاية المسيلة من الغرب إلى الشرق بطول 73 كلم ضمن تراب إقليم الولاية وهو عبارة على تقاطع طريقين وطنيين هما:

✓ **الطريق الوطني رقم 40:** هذا الطريق يربط مدينة المسيلة ومقرة بطول 60 كلم يبدأ من نقطة تقاطع الطريق الوطني رقم 45 الرابط بين المسيلة وبرج بوعريريج والطريق الوطني رقم 60 الرابط بين المسيلة وحمام الضلعة في ملتقى طرق يعرف بساحة الشهداء حتى مدينة مقرة أين يتقاطع مع الطريق الوطني رقم 28 في ملتقى طرق يعرف بالضريسي.

✓ **الطريق الوطني رقم 28:** هذا الطريق يربط بين سطيف وبريكة ويشق بلديتي مقرة وبلعائبة وذلك بطول 13 كلم حتى حدود الإدارية لولاية المسيلة مع ولاية باتنة.

المجموع (كلم)	الحالة (كلم)			التعيين
	سيئة	متوسطة	جيدة	
60	12.8	21.7	25.5	الطريق الوطني رقم 40
13	01.3	04.7	07	الطريق الوطني رقم 28
73	14.1	26.4	32.5	المجموع (كلم)
100	19.31	36.16	44.52	النسبة (%)

الجدول السابق يبين حالة الجدول 01: عند الشكل الذي يقصده المحور 44.52% وهذا نظراً للإهتمام المعطى له من طرف السلطات المحلية بحونه يشمل طريقين وطنيين، أما عن حالته المتوسطة فنسبتها 36.16% والسيئة بنسبة 19.31% وهذا نظراً لمختلف عمليات التهيئة التي تصاحبه.

و"يؤثر اتساع الطرق في سبولة وسرعة انسياب حركة المركبات عليه، ويتباين اتساع الطرق في الأهمية الاقتصادية التي تخدمها" (محمد، 2001/2000، ص.247)، هذا المحور عبارة على طريق ذو اتجاهين

حيث يختلف عرضه بين المراكز الحضرية للمدن المذكورة ومخارجها ولقد أجريت عليه العديد من عمليات التهيئة تعلق بتوسعة عرضه وتغيير نوعه الى طريق ذو مسلكين بجزيرة فاصلة ، هذه التغييرات طرأت على مستوى وسط المدن التي يقطعها هذا المحور بسبب حركة المرور الكبيرة التي يشهدها ، وهذا نظرا للازدحام المصاحب لهذه الحركة.

والجدول التالي يبين عرض هذا المحور بعد عمليات التهيئة التي أقيمت عليه:

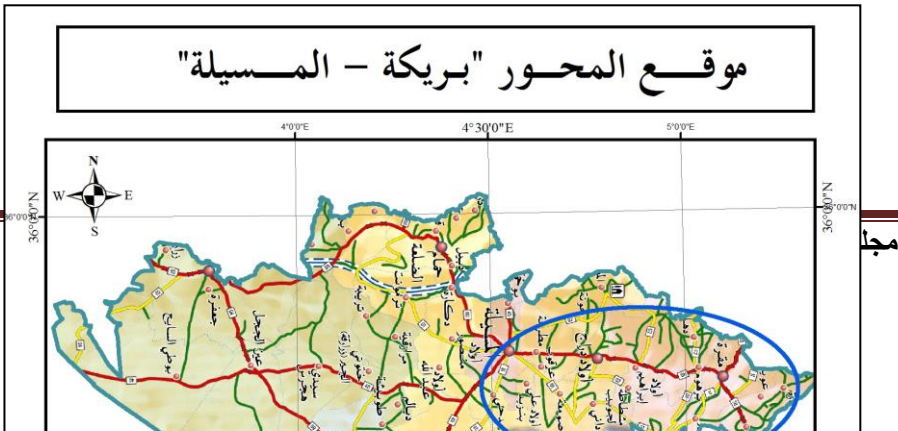
المدن	مسافة الطريق ذو مسلكين (كلم)	عرض الطريق (م)	ملاحظات
أولاد دراج	22	16	المسافة المذكورة هي بين المسيلة وأولاد دراج غير أنه غير مهيب بشكل جيد
أولاد عدي لقبالة	2	17	في وسط المدينة فقط
برهوم	0.5	14	من جهة واد ستينية نحو أولاد عدي
مقرة	1.5	16	في وسط المدينة
بلعائبة	0	/	يجري الان عمليات تهيئة خاصة به
المجموع	26	/	/

الجدول 02: عرض المحور حسب المدن

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على العمل الميداني في 2017

من خلال هذا الجدول والعمل الميداني يتبين أن عمليات التهيئة الخاص بالمحور وتحويله الى مسلكين مست المسافة الفاصلة بين بلديات (أولاد دراج، المطارفة والمسيلة) بـ 22 كلم ، ويرجع أسباب ذلك حسب رئيس المصلحة التقنية بالولاية أن المسافة قريبة من مركز الولاية وأن بلدية أولاد دراج تتمتع بعرض واسع على مستوى المحور في وسطها وأن هذه المسافة تخلو من عوائق عديدة تعيق المشروع (المصلحة التقنية بمقر ولاية المسيلة، 2017) ، في حين أنها مست مراكز المدن الباقية في المركز بمسافات قليلة جدا وهذا نظرا للتوسع العشوائي والخطي لهذه المدن مما أعاق عمليات تهيئة له حسب المصالح المعنية وهذا ما يتضح جليا في مدينة برهوم حيث يلاحظ الزائر لها أن المحور يشقها في المنتصف ويبلغ عرضه 14م ويقع على طرفيه محلات تجارية متنوعة وسوق أسبوعية ومحطتين لنقل المسافرين حيث يجعله الركن العشوائي للعربات والسيارات محل ازدحام كبير في حركة المرور على مستواه ، هذا التفسير ينطبق على مراكز المدن السالفة الذكر مما يفسر غياب الرقابة تماما أثناء نمو وتطور هذه المدن ، فما هو سبب هذا الغياب؟

يرجع سبب غياب الرقابة على التوسع العشوائي والفوضوي والركن العشوائي لمختلف السيارات على حد قول المصالح المحلية بالبلديات المعنية الى "أن هناك عمليات مراقبة وتوقيف العديد من الأشغال الى أن تجاهل السكان من جهة وصعوبة تطبيق قوانين التوقيف كان لها الدور الأساسي في غياب الرقابة" (المصالح التقنية بالبلديات، 2017) ، أما عن غيابها رجحها السكان الى انتشار المحسوبية وغياب أماكن توقف مخصصة.



2- المحور ونمو المدن:

للمحور المذكور علاقة كبيرة مع نشأة هذه المدن تكمن هذه العلاقة في الوزن الوطني الذي يملكه هذا المحور فهو "يعتبر الرابط بين الشرق والغرب وهذا اعتبارا من أن ولاية المسيلة البوابة الرئيسية للمدن الجنوبية" (مديرية السياحة بالمسيلة، 2017)، حيث "ساعد تقدم النقل في نمو المدن ... وساعد على قيام المدن الداخلية البعيدة على السواحل" (كامل، 2005، ص.05)، في حين "أن النمو العمراني ومخططاته يعتمد بصورة أساسية على محاور الحركة وشبكات النقل والمواصلات كما يؤثر ويتأثر بها" (الفيومي، 2002/2001، ص.24)، وتكمن الأهمية التي يكتسبها هذا المحور أنه يشق سبعة بلديات ضمن تراب ولاية المسيلة منها ثلاث دوائر كما يلي: (المصلحة التقنية بمقر ولاية المسيلة، 2017)

✓ دائرة المسيلة: تضم بلدية المسيلة.

✓ دائرة أولاد دراج: تضم بلدية أولاد دراج، بلدية أولاد عدي لقبالة وبلدية المطارفة.

✓ دائرة مقرة: تضم بلدية مقرة، بلدية برهوم وبلدية بلعائبة.

كل هذه المدن والبلديات السالفة الذكر كان للمحور دور كبيرة في هيكلتها من خلال الانتشار الواسع للنشاط التجاري على طوله حسب المعلومات المتوفرة لدينا من المصالح التقنية بالبلديات المعنية بالبحث وكذا العمل الميداني الذي قام به الباحث في سنة 2017.

3- المحور والتوسع الخطي:

إن شكل المدينة تؤثر فيه عدة عوامل أهمها النقل وحركة المواصلات، ولقد ذكر المهندس محمد عبده حامد الفيومي هذا التأثير قائلا "ظهرت مع بداية الثورة الصناعية وسائل نقل جديدة عالية الكفاءة، كان لها الأثر الكبير في تشكيل المدينة" (عبده، 2007، ص.28)، وهذا اعتبارا من أن النقل يساهم في ربط التجمعات السكانية والمدن الكبيرة والصغيرة مع بعضها البعض. وعلى اعتبار أن المدن السالفة الذكر هي تابعة إداريا لولاية المسيلة فهي ترتبط ارتباطا وثيقا بمدينة المسيلة التي هي مقر الولاية، حيث كان للمحور دور بارز في هيكلية المجال الحضري لهذه المدن من

المدين	المسافة بين مقر الولاية والمدينة (كلم)	مسافة التوسع الخطي لكل مدينة على طول المحور (كلم)
المطرفة	5	0.7
أولاد دراج	20	11
أولاد عدي لقبالة	30	15
برهوم	47	9.5
مقرة	65	12
بلعائية	70	9.5
المجموع	73	60.2

خلال حركة المرور التي يشهدها الجدول 03، كان في التوسع الخطي زيادة في فترات النشاط التجاري على طول مما أثر على تمدد المجال الحضري في التقسيمات الإدارية لمختلف البلديات + العمل الميداني للباحث الباحث 2017. والجدول التالي بين المسافات بين مقر الولاية وهذه المدن ومقارنتها بمسافات التوسع الخطي المعمرة لكل مدينة على حدى:

من خلال الجدول والزيارة الميدانية المتكررة للمدن السالفة الذكر يتضح لنا: أن اغلب طول المحور المذكور مستغل بشكل كبير بنسبة 82.46% من طول المحور حتى الحدود الإدارية مع ولاية باتنة، وكذا نلاحظ أن النسيجين العمرانيين لمدينتي برهوم ومقرة قد تلاهما بشكل يلفت الانتباه وذلك أنه يصعب التفريق بين الحدود الإدارية لكل منهما للزائر إلا عن طريق لافتة تثبت ذلك. إذا هذا الطرح يمكن القول أن هذا الاستهلاك العشوائي للمجال على طول المحور سببه غياب الرقابة على مختلف المباني وكذا غياب مخطط واضح ينظم استهلاك هذا المجال، وأن التلاحم الحضري سيمس المدن السالفة الذكر في المستقبل وعلى طول المحور المذكور وهذا جراء تواصل توسع النسيج العمراني على طوله

4- المحور والكثافة السكانية:

تختلف المدينة عن الريف في عدد السكان، أي أن أكبر عدد سكان نجده في المدن ولقد ذكر الدكتور جمال حمدان "أن هناك عدد من السكان تصبح عنده أو بعده مدينة ... ولقد أعطى عدة أمثلة في مختلف مدن العالم على عدد السكان الذي تصل عنده المدينة إيرلندا 1000 نسمة ونفس العدد في فرنسا المانيا، وتشكوسلوفاكيا وتركيا 2000 نسمة" (حمدان، 1980، ص34)، هذا الاختلاف رجحه جمال حمدان إلى اختلاف حضارات هاته البلدان، في حين رجحها الدكتور محمد خميس زوكة الى توفر النقل والنشاط الاقتصادي قائلا: "أن هناك تناسب طردي بين كثافة السكان وكثافة شبكات النقل" (الزوكة، 2000، ص40)، والمدن الواقعة على طول المحور هي عبارة على مقرات للبلديات المذكورة حيث صنفتم مدن إداريا إثر التقسيمات الإدارية لسنة 1974م و1984م بموجب مراسيم من السلطات العليا في البلاد بغض النظر على عدد السكان الذي كان يقطنها ويبين الجدول التالي عدد السكان بالنسبة للمدن مقارنة بعدد السكان في البلدية ككل:

المدن	عدد سكان المدينة	عدد سكان البلدية	النسبة (%)
-------	------------------	------------------	------------

77.74	214661	166881	المسيلة
8.74	9793	856	المطارفة
48.66	30529	14856	أولاد دراج
52.61	27275	14352	أولاد عدي لقبالة
83.21	29374	24443	برهوم
37.48	48823	18303	مقرة
15.82	28479	4507	بلعائبة
62.78	388934	244198	المجموع

الجدول 04: عدد السكان للمدن التي يقطعها المحور.
المصدر: مصالح التقنفة بولاية المسيلة "ولاية المسيلة بالأرقام لسنة 2015"م

من خلال الجدول أعلاه نلاحظ أن جل هذه المدن نصف سكانها يقطن المراكز الحضرية على غرار مدينة برهوم حيث وصل عدد سكانها في المركز الى 83% من مجموع سكان البلدية وكذلك مدينة المسيلة التي تعتبر مقر الولاية يصل فيها عدد سكان المركز الى 77% من مجموع سكان البلدية، وتعليل ذلك يرجع الى أن بلدية برهوم كان للمحور دور أساسي في هيكلتها مجالها الحضري من خلال فرض النشاط التجاري على طولها، غير أن مدينة المسيلة شهدت نموا عمرانيا كبيرا خاصة بعد التقسيم الإداري لسنة 1974م وهذا يعتبر العامل الأساسي في نسبة سكان المركز مقارنة بمجموع سكان البلدية، في حين أن كل من مدينتي أولاد دراج وأولاد عدي لقبالة يصل فيها سكان المركز الى 50% من مجموع سكان البلدية، وتفسير ذلك يرجع الى أن كلا المدينتين شهدتا نموا عمرانيا كبيرا في الأونة الأخيرة في حين أن مدينة أولاد عدي لقبالة كانت تنتمي إداريا الى مدينة أولاد دراج مما يفسر نقص عدد سكان مدينة أولاد دراج، أما مدينة مقرة تملك نسبة معتبرة من سكانها في المركز بحيث يقطن حوالي 37% في المركز من مجموع سكان البلدية وكفسير لذلك أن هذا المحور حول مركز المدينة من أولاد عريبة الى مقرة الجديدة مما قلل من عدد سكان المركز مقارنة بالمدن المذكورة أعلاه، غير أن مدينتي بلعائبة والمطارفة لم تشهدا هذه الظاهرة حيث يقطن حوالي 15% و8% على التوالي المركزين من مجموع سكان البلديتين وتعليل ذلك يرجع الى أن مدينة المطارفة مركزها لا يقع على طول المحور المذكور الى أن هذا المحور جذب العمران نحوه مما استدعى الى بناء مباني واستغلال الأراضي الواقعة على طولها وتركها فارغة في حين أن مدينة بلعائبة هي الأخرى مبنية بشكل كامل من الحدود الإدارية لولاية باتنة حتى الحدود الإدارية لبلدية مقرة، هذا النمو العمراني للمجال الحضري للمدينة عبارة على بناء المحلات التجارية ومحاولة ربح الأرض للاستفادة منها مستقبلا، وهذا ما يلاحظ عند الدخول الى المدينة أنها مبنية على جانبي المحور مبنية بشكل كامل في حين أنها شبه خالية كلما ابتعدنا عليه.

من كل هذا الطرح يؤكد أن المحور تحكم في نمو المراكز الحضرية بجانيه العمراني والسكاني في جل المدن الواقعة على طولها من خلال طرح مفهوم النشاط التجاري والربح السريع وتوفر مناصب العمل، وتحكم في شكل التوسع المجالي الحضري في باقي المدن الأخرى كما هو الحال في كل من مدينتي المطارفة وبلعائبة بجذبه للعمران والسكان إليه.

5- المحور والنشاط الاقتصادي:

"إن عملية النقل أحد العناصر المهمة للنشاط الاقتصادي... وأن النقل هو عصب العملية الاقتصادية عالميا" (السامراتي، 2006، ص.396)، وتكمن العلاقة بينها "أن النشاط الاقتصادي يؤثر في النقل وسابقا له... وهناك ارتباط وثيق بين حجم السكان والنشاط الاقتصادي" (الزوكة، 2000، ص.40-43) و"يجتمع السكان والعمران حول موارد المياه وعند مواقع الأنشطة الاقتصادية المختلفة كذلك على

امتداد نقاط التقاء وبداية ونهاية شبكات الطرق البرية، البحرية والجوية" (محمد، 2001/2000، ص.106).

من خلال هذا الطرح يمكن القول أن النشاط الاقتصادي ومدى ازدهاره يكون مرتبطاً ارتباطاً شديداً بتوفر النقل فحركة المرور على مستوى المحور حددت نوع النشاط الاقتصادي السائد في هذه المدن وعلى طوله وهو النشاط التجاري، وذلك من خلال استغلال الأراضي الواقع على طول المحور وبناء المحلات على اعتبار جذب الزبائن نحو تجارتهم، حيث أنه "لا توجد الوظيفة التجارية بدون وظيفة النقل، فهو وسيلة لتنظيم التبادل التجاري بين الأفراد والدول" (كامل، 2005، ص.07)، وتنشط التجارة بنوعها التجزئة والجملة على طول المحور خاصة تجارة بيع وشراء قطع غيار السيارات والشاحنات بنسبة كبيرة ليشهد هذا النوع من التجارة انتشاراً واسعاً في الأونة الأخيرة على مستوى جميع المدن الواقعة على طول المحور.

كل هذه التطورات تبين أن تحول النشاط الزراعي في الريف إلى نشاط تجاري في المدن سببه أن دخل النشاط التجاري أكبر بكثير من النشاط الزراعي وهذا يعتبر من العوامل التي ساهمت في نمو المدن على طول هذا المحور.

من خلال هذا يتضح أن للمدينة مفهوم آخر يتعلق بالتجارة ذكره الدكتور عبد الفتاح في معنى كلامه "إذا كان النقل هو المدينة فإن التجارة هي المدينة" (وهيبة، 1980، ص.176).

6- المحور وسعر الأرض:

"يلعب النقل والمواصلات الحديثة دوراً هاماً في ارتفاع الأرض" (وهيبة، 1980، ص.184)، وتكمن العلاقة بين المحور وسعر الأراضي التي تقع على طولها في كون أن للنقل تأثير مباشر على سعر العقار بحكم أن المحور تحكم في جذب السكان إليه وفرض الوظيفة التجارية على طولها، حيث أن ارتفاع أسعار الأراضي في مراكز المدن نتيجة اشتداد الطلب على الأراضي وهذا نظراً لمزايا الموقع من خلال الاستخدامات التجارية " (علي، 1988، ص.132)، هذه العوامل ساهمت في الطلب على المجال من خلال عمليات البناء المتواصلة على طول هذا المحور مما استدعى إلى ارتفاع أسعار الأرض وقد ذكر الدكتور أحمد البدوي في دراسته التطبيقية على مدينة عسير أن من بين الأسباب التي أدت إلى ارتفاع أسعار العقار هو توفر "الانشطة والخدمات الحضرية" (البدوي، 1995، ص.46)، ومما زاد من ارتفاعها المضاربة في أسعار الأرض وطرحها الدكتور عبد الفتاح قائلاً "لا ترتفع أسعار الأرض في المدينة بسبب الطلب على المجال فحسب بل بسبب المضاربات والزيادات بحيث تتضاعف أسعارها بنسب تزيد كثيراً عن نسب ارتفاع تكاليف المعيشة" (وهيبة، 1980، ص.184).

والجدول التالي يبين أسعار الأرض للبيع وكذا للإيجار بالمتراً المربع الواحد للمحلات التجارية المبنية وفق لما تم استنتاجه من طرف مالكي ومستأجري هذه المحلات وكعينة لهذه الإحصائيات تم أخذ محل تجاري بمساحة تقدر بـ 20م² يقع في وسط المدن المذكورة:

المدن	الإيجار 1م ² /د.ج	البيع 1م ² /د.ج
المسيلة	1750.00	200000.00
المطرفة	400.00	40000.00
أولاد دراج	600.00	90000.00
أولاد عدي لقبالة	500.00	60000.00
برهوم	1250.00	100000.00
مقرة	1000.00	100000.00
بلعانية	500.00	75000.00

الجدول 05: سعر الأرض والأجور على طول المحور المدن

من خلال الجدول أعلاه نلاحظ أن مدينة المسيلة الأكبر من ناحية السعريين كونها مقر الولاية وبها أكبر كثافة سكانية ويقطعها العديد من المحاور المهمة، وكذا أنها توجد بها العديد من التجهيزات ذات بعد إقليمي، في حين أن مدينتي برهوم ومقرة السعريين فيهما متقاربان وهذا بحكم أن المحور تحكم في هيكلة المجال الحضري لمدينة برهوم بشكل كبير وأن مدينة مقرة مقر للدائرة. أما مدن أولاد دراج وأولاد عدي وبلعائبة يعتبر سعر الإيجار والبيع فيهم معتبر نظرا لأن مدينة أولاد دراج شهدت تقسيم لكثافتها السكانية مع أولاد عدي في حين أن مدينتي أولاد عدي وبلعائبة هما حديثتي النشأة حيث كان للمحور الأثر البالغ في هيكلتهما. وفي الأخير نلاحظ أن مدينة المطارفة ينخفض فيها السعريين بحكم بعد مركزها الحضري على المحور المذكور وأن هذا الأخير قد ساهم في جذب العمران والسكان إليه الإ في الأونة الأخيرة. من خلال هذا التحليل يتبين أن للمحور والنشاط التجاري والكثافة السكانية ساهموا في التحكم في سعر الأرض في هذه المدن بصورة كبيرة من خلال البناء المتواصل للمحلات التجارية على طولها وبصورة عشوائية لاستغلال الاراضي المحاذية له.

7- المحور والتجهيزات:

التجهيزات "هي نسبة من المجال الحضري مشغولة أين تتم فيها نشاطات محددة حسب تنظيمها الخاص، وهيكلتها وخياراتها الوظيفية لخدمة الجماعات أو المنشطة بوجودهم" (عنون، 2012/2011، ص.45)، وتعدى نفوذ المحور حتى وصل الى التجهيزات والمرافق العمومية حيث تم إنشاؤها من طرف السلطات من خلال التقسيمات الإدارية لسنة 1974م و1984م وتصنيف مختلف التجمعات الى بلديات على طول هذا المحور، فالمنتقل على طول هذا المحور يلاحظ توزيع هذه التجهيزات على طولها وبالقرب منه، هذه العوامل كانت من بين العوامل التي ساهمت في جذب السكان والعمران إليه ولقد ذكر الدكتور أحمد البدوي في قوله "أن زيادة الطلب على الخدمات الحضرية أدت الى زيادة الطلب على السكن بالمدن" (البدوي، 1995، ص.46).

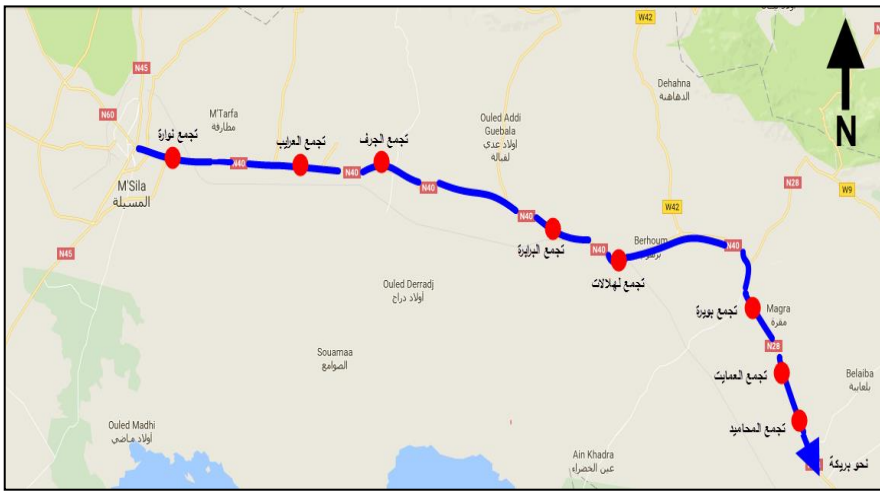
فمعظم التجهيزات المهمة (مقر البلدية، مقر الدائر، المحكمة، مصلحة الضرائب، البنوك، المراكز البريدية...) واقعة على طول المحور على غرار دائرتي مقرة وأولاد دراج بمختلف بلدياتهما ولمعرفة سبب ذلك الانتشار للتجهيزات على طول المحور قمنا بالاتصال بالمصالح المعنية لتجيبنا بأن سبب هذا التوزيع هو ارتفاع الكثافة السكانية وتوفر النقل على طول المحور المذكور.

8- المحور والتجمعات الثانوية :

ذهنية الساكن المسيلي في أن المحور سبب مباشر ورئيسي في الاستثمار في قطاع التجارة وأنه الجانب المربح وكذا الاستفادة من النقل ومختلف المصالح الموجودة في المدن المجاورة، هذه العوامل ساهمت في نشوء العديد من التجمعات السكانية الثانوية بشكل خطي على طول المحور المذكور. هذه التجمعات أصبحت محل أنظار السكان من مختلف أنحاء إقليم ولاية المسيلة وخارجه، ممل جعلها محل استقطاب لهم نظرا لتوفر العديد من المتطلبات الحياتية في ظل سعر الأرض المنخفض بها مقارنة بسعر الأرض المرتفع في المدن.

هذه العوامل ساهمت في جعل السلطات المحلية تقيم وتنشأ العديد من التجهيزات والمرافق الضرورية لها لتواكب التزايد السريع للكثافة السكانية بها، ولوقوعها على طول المحور المذكور وبين هذه المدن نتيجة النشاط القائم على طول هذا المحور ونذكر من بينها : (تجمع الحماميد ،تجمع العمایت ،تجمع بويرة ،تجمع البرابرة ،تجمع الجرف ... الخ)،والتي تضم العديد من التجهيزات الضرورية في حياة سكان هذا التجمع وهي مسجد ومدرسة ابتدائية وكذا تجهيزات تخدم البلديات التي تقع فيها مثل: محطة وقود ...

هذه التجمعات ظهرت كنتيجة حتمية للنشاط التجاري وحركة المرور الكبيرة على طول المحور ،كذلك أنها وقعت بالقرب من البلديات المذكور وذلك للإستفادة من مختلف التجهيزات الموجودة في البلدية الأم وكذا توفر النقل على طول المحور وكذا توفر مناصب العمل المغربية بالقرب من البلدية



والمحور على حد سواء.

الخاتمة

خلصت ورقتنا البحثية الى أن العلاقة بين النمو العمراني والنقل هي علاقة تفاعلية يؤثر كل منهما في الآخر ،وهذا ما يتضح جليا من خلال تحليلنا الى المحور "المسيلة بركة" ،حيث ساهم في جذب السكان والعمران إليه لي طرح هذه العلاقة من خلال حركة المرور الكبيرة التي يشهدها ،هذه الحركة كان لها الدور الكبير في فرض النشاط التجاري على مستواه ليدعم عملية الجذب التي أقرها هذا المحور. ولقد انعكست هذه العلاقة التفاعلية في جوانب عديدة أهمها تلك التي صاحبت النمو العمراني للمدن الواقعة على طول هذا المحور وتوسع مجالها العمراني بشكل خطي وتمدد عشوائي على طولها مما أثر على عمليات التهيئة الخاصة بهذا المحور ونذكر من هذه الانعكاسات:

- ✓ **التوسع الخطي العشوائي:** للاستفادة من المحور وحركة المرور الخاصة به يسعى كل فرد أن يحظى بقطعة أرضية تكون محاذية له ليستغلها في نشاطاته المختلفة ويحقق من خلال النشاط التجاري أرباح مما ساهم في مواصلة البناء على طول هذا المحور أغلبيتها كانت عبارة على محلات تجارية.
- ✓ **مواصلة ارتفاع الكثافة السكانية لهذه المدن:** النقل والنشاط التجاري والجانب المريح كلها عوامل تساهم في إغراء السكان وجذبهم للإستقرار بالقرب من المحور "بركة المسيلة".

- ✓ **الطلب على المجال:** جذب السكان نحو المحور يستدعي الطلب على المجال من خلال عمليات البناء، خاصة في الأراضي المحاذية للمحور مما يؤثر على استهلاك غير العقلائي للمجال.
 - ✓ **الطلب على مختلف التجهيزات:** هذه النقطة هي نتيجة حتمية للنقاط السابقة فارتفاع عدد السكان والعمل على السكن في المدينة يدل على زيادة الطلب على المرافق والتجهيزات الضرورية التي تخدم الحياة اليومية للفرد المسيلي.
 - ✓ **التلاحم الحضري:** التوسع الخطي المستمر على طول المحور سيؤدي الى تلاحم حضري بين هذه المدن ونقصد به تلاقي نسيجين عمرانيين خاصة بعدة نشأة العديد من التجمعات السكنية كما سبق وأشرنا.
 - ✓ **ارتفاع أسعار الأرض المحاذية للمحور:** تواصل البناء على طول المحور يساهم في ارتفاع الارض المحاذية والقريبة من المحور وكذا يؤثر على سعر الأراضي الواقع في هذه المدن.
- من خلال هذا الطرح يتبين أن للمحور مسيلة بريقة وزن كبير من الناحية الوطنية، وذلك بكونه عنصر جذب للعمران والسكان على حد سواء وذلك من خلال النشاط التجاري على طوله، هذه العوامل أصبح مقصد العديد من المواطنين من مختلف أنحاء الوطن مما انجر عنه العديد من المشاكل أهمها التوسع الخطي والعشوائي وما صاحبه من استهلاك عشوائي وغير عقلاني للمجال.
- قائمة المراجع:**
- المراجع باللغة العربية:**

- البدوي محمد الشريعي، أحمد. (1995). *دراسات في جغرافية العمران*. القاهرة: دار الفكر العربي.
- المصالح التقنية بالبلديات المعنية بالبحث. (شهر جانفي 2017). *مقابلة شخصية*.
- المصلحة التقنية بولاية المسيلة. (شهر مارس 2017). *مقابلة شخصية*.
- الهدلول، صالح، وإدادان، ناراياتان. (1998). *التنمية العمرانية في المملكة العربية السعودية الفرص والتحديات*. المملكة العربية السعودية: دار السهن.
- بن يحيى، راجح. (2004/ 2005). *أثر النمو الحضري على المحيط العمراني حالة مدينة باتنة*. رسالة ماجستير، جامعة منتوري بقسنطينة: كلية علوم الأرض.
- بيار، جورج. (2002). *معجم المصطلحات الجغرافية*. ط.2. ترجمة حمد الطفيلي، بيروت: المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع.
- حامد الفيومي، محمد عبده. (2002/2001). *العلاقة التبادلية بين شبكات النقل والنمو العمراني في إقليم القاهرة*. رسالة ماجستير، جامعة عين شمس: كلية الهندسة.
- حمدان، جمال. (1980). *جغرافية المدن*. ط.2. القاهرة: عالم الكتب.
- خميس الزوكة، محمد. (2000). *جغرافية النقل*. ط.2. الإسكندرية: دار المعرفة الجامعية.
- عبده، سعيد. (فيفري 2007). *جغرافية النقل الحضري مفهومها، ميدانها ومنهجها*. الجمعية الجغرافية الكويتية وقسم الجغرافيا بجامعة الكويت، (321)، ص. 1. 83.
- على إسماعيل، أحمد. (1988). *جغرافية المدن*. ط.4. القاهرة: دار الثقافة والنشر والتوزيع القاهرة.
- عنون، نور الدين. (2012/2011). *دور البنية التجارية في تنظيم المجالات الحضرية حالة مدينة باتنة*. أطروحة دكتوراه، جامعة منتوري بقسنطينة: كلية علوم الأرض، 2012/2011.
- فاروق القباني، هبة. (2007). *المدينة (التعريف والمفهوم والخصائص)*. دمشق: دار النشر سوريا.
- كامل عز الدين، فاروق. (2005). *النقل أسس ومناهج وتطبيقات*. ط.3. مصر: مكتبة الأنجلو المصرية.
- محمد عبد الوهاب، سحر. (2001/2000). *النقل ودوره في التنمية الاقتصادية في محافظة البحر الاحمر*، أطروحة دكتوراه، جامعة الاسكندرية: كلية الآداب.
- محمد وهيب، عبدالفتاح. (1980). *جغرافية العمران*. بيروت: دار النهضة العربية.
- مديرية السياحة بالولاية المسيلة. (شهر فيفري 2017). *تاريخ ولاية المسيلة (مقابلة شخصية)*.

- ملوك السامراتي، مجيد. (جوان 2006). جغرافية النقل وأساليب البحث الحديثة - دراسة منهجية علمية
- مجلة جامعة تكريت للعلوم الإنسانية، 13(05)، ص.ص. 391-416.