

دراسة البعد الاجتماعي للحركية الحضرية بمدينة ورقلة

Study the social dimension of urban mobility in the city of Ouargla

الدكتورة بن إدير فتيحة	بن سالم رمزي*
جامعة صالح بوبنيدر قسنطينة 03 (الجزائر)	جامعة صالح بوبنيدر قسنطينة 03 (الجزائر)
Fatiha.benidir@yahoo.fr	Ramzi.bensalem@univ-constantine3.dz

تاريخ القبول: 2022./05./22

تاريخ الاستلام: 2021../11./14

ملخص:

تهدف دراستنا هذه إلى تسليط الضوء على الجانب الاجتماعي للتنقلات الحضرية بمدينة ورقلة و المتمثلة أساسا في طبيعة النشاطات اليومية التي تدفع بالسكان للتنقل (الغاية من التنقل)، لما لها من دور فعال في تخطيط المدن و إنجاز بنية قاعدية للنقل الحضري بشكل يلبي طلبات السكان و يواكب تنقلاتهم، الأمر الذي يساهم في تحسين الحياة اليومية لهم، حيث اعتمدنا على المنهج الوصفي التحليلي و الاستبيان كأداة للدراسة. أين توصلنا بعد تحليل نتائجه باستعمال برنامج SPSS statistics 20 إلى أن النشاطات اليومية للسكان بمدينة ورقلة متنوعة، تتمثل أغلبها في النشاطات المرتبطة بمجال العمل و الدراسة، تليها النشاطات المرتبطة بالمجال السكني ثم المتعلقة بأوقات الراحة.

كلمات مفتاحية: الحركية الحضرية، مدينة ورقلة، النشاطات اليومية.

Abstract:

Our study aims at highlighting the social aspect of urban mobility in the city of Ouargla, which is mainly the nature of daily activities that drive the population to move (the purpose of mobility) because it has an effective role in the planning of cities and the completion of the infrastructure of urban transport in a way that meets the demands of the population and keep pace with their movements, which contributes to the improvement of daily life for them where we relied on the analytical descriptive method in the completion of this study and rely on the questionnaire as a tool for field study).

where we arrived after analyzing its results using the SPSS statistics 20 program indicates that the activities of the daily population in Ouargla city are varied, most of which are activities related to the field of work and study followed by activities related to the residential area, and then related to rest times.

Keywords:

Urban mobility. The city of Ouargla. Daily activities

تعتبر المدينة كأرقى صورة للاستيطان البشري على وجه الأرض فهي الحيز الحضري الذي يمارس فيها السكان حياتهم اليومية¹، فهي الناس و المواصلات و هي التجارة، الاقتصاد و الفن و العمارة و الصلات و العواطف و الحكومة و السياسة و الثقافة و الذوق و هي أصدق تعبير لانعكاس ثقافة الشعوب و تطور الأمم، حيث توصل مختلف المختصين المهتمين بالمدينة في دراساتهم التي تطرقت إلى الحقيقة الحضرية بأن المدينة كانت نشأتها من الحاجة إلى تفاعل البشر، و من أجل الميزات و الفضائل التي تأتي من هذا التفاعل² من خلال مختلف التنقلات التي يقومون بها في حياتهم اليومية، إذ لا توجد مدينة بدون حركة، سواء كانت عبارة عن حركة خارجية للهروب بضع ساعات أو أيام نهاية الأسبوع أو بضع أسابيع خلال السنة، أو حركة داخلية هدفها الأساسي الاستفادة من مختلف الخدمات التي توفرها المدينة للسكان³، أين أصبح من اللازم عدم الاقتصار على دراسة الحركة في بعدها المجالي فقط بل الاهتمام بالغاية من التنقل (البعد الاجتماعي للحركة) و الذي يرتبط أساسا بالنشاطات اليومية للسكان، ذلك لما له من أهمية كبيرة في تخطيط المدن و في نجاح تسيير النقل الحضري من عدمه بشكل يتجاوب مع طلب السكان للنقل داخل المدن، خاصة و أن أول سؤال يبادر إلى ذهن الساكن عند رغبته في الانتقال هو امكانية القيام بهذه الحركة و يكون ذلك انطلاقا من عدة عوامل على غرار مكان تموقع نقطة الانطلاق، مدى توفر النقل و الوسيلة المستعملة في هذا التنقل، ناهيك عن امكانياته الاقتصادية و الاجتماعية و تتمثل العوامل السابقة في مفهومية أساسيين هما الحركية و سهولة الوصول.⁴ و عليه فما هي طبيعة النشاطات اليومية التي تدفع السكان للتنقل بمدينة ورقلة ؟

فرضيات الدراسة :

هناك تنوع في النشاطات اليومية للسكان لكن يبقى العمل و الدراسة هو النشاط المتكرر في الحياة اليومية بامتياز.

الهدف من الدراسة :

تهدف دراستنا هذه إلى تسليط الضوء على البعد الاجتماعي للحركية الحضرية خاصة و أن نجاح تخطيط النقل الحضري بها و استجابته لطلب السكان مرهون بمدى مواكبته لحركية هؤلاء السكان و نشاطاتهم اليومية، حيث تم اتخاذ مدينة ورقلة كمجال للدراسة (تحقيق ميداني)، و التي تشهد كغيرها من المدن الجزائرية طلب متزايد على النقل الحضري إذ تعد الدراسات المهمة بهذا الجانب قليلة مقارنة مع أهمية الموضوع، أين تطرق الأستاذ "كبيش عبد الحكيم" في دراسته الموسومة بعنوان "التمدد الحضري و الحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف"⁵، تطرق إلى إبراز آثار التمدد

¹ - الشاورة، الأستاذ علي سالم أحمدان، (2014)، المدن-تضخمها-سلباتها-تخطيطها، الطبعة الأولى، دار الصفاء للنشر و التوزيع - عمان، صفحة 84.

² - زناقي، جلول، (2015)، النمو الحضري و انعكاساته على المحيط العمراني، الطبعة الأولى، الدار المنهجية للنشر و التوزيع، عمان، ص 108

³ - MERLIN, Pierre, les politiques de transport urbain, professeur à l'université de Paris VIII et à l'école nationale des ponts et chaussées, page 05

⁴ - MERLIN, Pierre, les politiques de transport urbain, professeur à l'université de Paris VIII et à l'école nationale des ponts et chaussées, page 13

⁵ - كبيش، عبد الحكيم، (2010/2011)، التمدد الحضري و الحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه، كلية علوم الأرض الجغرافيا و التهيئة العمرانية، جامعة منتوري قسنطينة.

الحضري على الحركة و ذلك بهدف تطوير آليات لتنظيم النقل الجماعي و الحد من استعمال السيارة الفردية، كما تطرقت الأستاذة "جفار عايدة" إلى دراسة نوع من أنواع الحركة الحضرية و المتمثل في الحراك السكني في دراستها الموسومة تحت عنوان "الحراك السكني كديناميكية حضرية بقسنطينة"⁶، و ذلك من خلال التطرق لظاهرة تغيير المسكن من قبل الأسر بمدينة قسنطينة إذ تعد هذه الحركة غير يومية بينما تمتاز دراستنا بالتطرق للنشاطات و الحركة اليومية للسكان داخل المجال الحضري بمختلف أنواعها. كما تطرق الأستاذ "عباس عبد الحسن كاظم" في دراسته الموسومة بعنوان "الحراك السكني و متغيراته الاجتماعية في مدينة البصرة"⁷، تطرق إلى نفس دراسة الأستاذة "جفار عايدة" و التي تهتم بحركة السكان في التوزع على المساكن إلا أن دراستنا هذه تختلف عن الدراسات السابقة كونها تهتم بدراسة طبيعة النشاطات التي تدفع بالسكان إلى الحركة اليومية لما لها من أهمية في تنظيم النقل الحضري بشكل يتواءم و حركة السكان، مما يساهم في نجاح نظام النقل و تسهيل الحياة اليومية للسكان.

2. الحركة الحضرية

الحركة (التنقل) هي صفة مرتبطة بالكائن الحي و تعني قدرة الإنسان على التنقل من نقطة إلى أخرى و من مكان لآخر، أي من مستوى لمستوى آخر.⁸ فهي مزيج من السلوكيات الفردية، وأنماط الاستيلاء على المجال إذ يتم تحديد السلوكيات وفقاً لمعايير تعريف وسائط الحركة والدوافع والمسار بنفس الحالة من خلال الخصائص الديموغرافية، النفسية والاجتماعية الفردية للأشخاص الذين يتحركون. كما يمكن أن تتأثر هذه السلوكيات أيضاً بمختلف الأحداث الطارئة التي يمكن أن تحدث كالتغيرات الجوية.....⁹

الحراك اليومي : هو متوسط عدد التنقلات التي يقوم بها كل فرد يزيد عمره عن 05 سنوات يقطن في محيط معين في يوم واحد من الأسبوع باختلاف مختلف وسائل النقل، حيث تقاس بعدد التحركات المنجزة في يوم من أيام الأسبوع¹⁰ كما يطلق على حركة الأفراد داخل المدن مصطلح الرحلات حيث تعتبر الرحلة/يوم هي المقياس الذي تقاس به أحجام الانتقال داخل المدن، حيث تعرف الرحلة على أنها حركة الفرد من منطقة البداية و التي تعرف اصطلاحاً بالمنبع Origin، إلى منطقة أخرى نقطة النهاية و التي تعرف بالمصب DESTINATION بهدف تحقيق منفعة، و ذلك

6- جفار، عايدة، (2016/2015)، الحراك السكني كديناميكية حضرية بقسنطينة، أطروحة دكتوراه في علوم التهيئة العمرانية، كلية علوم الأرض الجغرافيا و التهيئة العمرانية، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة.

7- كاظم، عباس عبد الحسن، (2010)، الحراك السكني و متغيراته الاجتماعية في مدينة البصرة، مجلة آداب البصرة، جامعة البصرة - العراق.

8- كبيش، عبد الحكيم، (2011/2010)، التمدد الحضري و الحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه، كلية علوم الأرض الجغرافيا و التهيئة العمرانية، جامعة منتوري قسنطينة، ص 21.

⁹ - YERREZ, Joël, (2007), territoires locaux, aménagement de l'espace et organisation des réseaux de transports et de mobilité, mobilité, territoires et développement durable : la recherche en question Année grenier, ADEME-Département DBU, page 13/14.

¹⁰ - MERLIN, Pierre, les politiques de transport urbain, professeur à l'université de Paris VIII et à l'école nationale des ponts et chaussées, page 21

باستخدام وسائل النقل المتاحة، حيث يعتبر المنزل هو الأساس في منبع معظم الرحلات، و يمثل أيضا نقطة المصب في رحلات العودة¹¹.

1.2 أبعاد الحركة:

للحركة بعدين :

- بعد اجتماعي: و نعني به غاية التنقل و عدم الاقتصار على الحركة فقط ليتفاعل الفرد مع فرد آخر في مكان آخر عمليا¹²
- بعد مجالي : فالحركة هي عملية تنقل من نقطة انطلاق لبلوغ نقطة وصول إذ تتأثر في هذه الحالة بكل مكونات مجال التنقل من توزيع المساكن و مراكز الخدمات و حتى مناطق العمل و التسوق و الترفيه.¹³
- و عليه فقد توصل "Bonnafous et Peul" إلى أن المنظومة الحركية و التي تعتبر فيها الحركة جزء لا يتجزأ، تتكون من 03 أنظمة فرعية و هي :
- نظام التوطن :الذي يرتبط باستخدامات الأرض (التوزيع المكاني للأنشطة و مناطق السكن و الخدمات العمومية...)
- نظام اجتماعي يشمل سلوك و عادات تميز المجتمع الحضري
- نظام الحراك الحضري و هو النظام الذي يربط النظامين السابقين.¹⁴

2.2 تصنيف النشاطات اليومية للسكان

عمل عدد من الباحثين حول الحياة اليومية على غرار "Henri Lefèbvre" سنة 1958، Paul Henry Chombart de Lavwe سنة 1982، "Michel Bassand et al" سنة 1988، "Gille Pronovost" سنة 1996، و بالاعتماد على أهم النتائج التي توصلوا إليها قامت مجموعة أخرى من الباحثين بتوضيح النشاطات في الحياة اليومية للسكان وقاموا بتصنيفها إلى أربع مجالات موزعة حسب الجدول الموالي :

¹¹ - الأستاذ الدكتور عفيفي، أحمد كمال ، (2006)، حسن فؤاد، تخطيط الطرق و النقل و المرور في المدينة، كلية الهندسة جامعة الأزهر، ص 69

¹² - كبيش، عبد الحكيم ، (2010/2011)، التمدد الحضري و الحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه، كلية علوم الأرض الجغرافيا و التهيئة العمرانية، جامعة منتوري قسنطينة، ص 23.

¹³ - كبيش، عبد الحكيم ، (2010/2011)، التمدد الحضري و الحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه، كلية علوم الأرض الجغرافيا و التهيئة العمرانية، جامعة منتوري قسنطينة، ص 23.

¹⁴ - كبيش، عبد الحكيم ، (2010/2011)، التمدد الحضري و الحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه، كلية علوم الأرض الجغرافيا و التهيئة العمرانية، جامعة منتوري قسنطينة، ص 9.

نشاط مدفوع	نشاط غير مدفوع	
زمن إجباري	مجال العمل	مجال السكن
زمن حر	نشاطات المواطن و مختلف اشتراكاته	مجال الاوقات الحرة

- مجال العمل : و هو مجال إجباري و مدفوع ماديا أي بمقابل

و يتمثل في مختلف النشاطات المنجزة بمقابل مادي إضافة إلى مختلف النشاطات التي تدخل ضمنها كالغذاء مع الأصدقاء، المشاركة في ملتقيات...الخ، إذ يبرز هذا المجال أهمية و مركزية النشاطات المهنية في هيكل الحياة اليومية للسكان.

- مجال نشاطات المواطن و مختلف اشتراكاته : و هو مجال مدفوع رمزيا و غير إجباري

و يتمثل في مختلف الأنشطة العمومية و السياسة غير الإجبارية كالانخراط في الأحزاب أو مسؤوليات جموعية تكون بمقابل معنوي من خلال المعرفة الاجتماعية و القرار و هو ما يميزها عن مجال الأوقات الحرة.

- مجال السكن : و هو مجال مدفوع بشكل رمزي و إجباري اقتصاديا

فهي عبارة عن نشاطات ضرورية للبقاء البيولوجي للعائلة ترتبط برعاية أفراد العائلة كالطبخ لأفرادها و تنظيف المسكن و لا يقتصر الأمر على هذه الأنشطة فقط بل يضم حتى الأنشطة التي تولد حركة لتحقيق ما سبق كالتنقل لشراء وسائل التنظيف، مرافقة الأطفال، التنقلات المرتبطة بصحة أحد أفراد العائلة، الذهاب إلى أحد مكاتب البريد أو المراكز المالية لقبض الراتب...الخ

- مجال الأوقات الحرة : مجال قليل الدفع رمزيا و غير إجباري بشكل كبير

أين تبقى إجباريته في إعطاء الحق في الراحة الجسدية و النفسية، حيث يضم نشاطات مختلفة تتدرج ضمن هدف الازدهار للفرد و المجتمع كالترفيه و ممارسة الرياضة و مختلف الزيارات إلى الأقارب و الأصدقاء.¹⁵

3. مدينة ورقلة

المدينة هي البيئة الفيزيائية التي يعيش فيها السكان، وهي نظام معيشة و أسلوب حياة وصلت إليه المدينة بعد فترة من التطور إذ يمكن تصنيف مكوناتها إلى عنصرين هما :

¹⁵ - Vincent KAUFMANN, Jean-Marie Guidez, Christophe Jemelin , automobile et modes de vie urbain quel degré de liberté, le document française, PREDIT, page 112

- عنصر مادي محسوس مبني و مشاهد

- عنصر غير محسوس يتمثل في الأمور التي تنظم العلاقات بين الأشياء المادية.¹⁶

إذ تمثل مدينة ورقلة التجمع الرئيسي لبلدية ورقلة، و عاصمة ولاية ورقلة الواقعة في الجنوب الشرقي للجزائر، و بالتالي مكان تجمع أهم التجهيزات و الخدمات بها، إذ تشغل مدينة ورقلة مساحة اجمالية تقدر بـ 3848.6 هكتار، و تقع في مفترق طرق نحو مختلف أنحاء الوطن، أين أهلها موقعها لتكون كنقطة مرور و عبور من الشرق الجزائري نحو غربه و من شماله نحو جنوبه، حيث يبعد مقرها عن العاصمة الجزائرية بـ 868 كم و عن قسنطينة بـ 631 كم وعن عنابة بـ 918 كم و وهران بـ 918 كم، كما تبعد عن مقر ولاية إيليزي بـ 1071 كم¹⁷، أين تعاني مدينة ورقلة اليوم ظاهرة الإفراق من تبعثر للمنشآت على مساحات كبيرة، بشكل يخالف تماما ما كانت عليه نواتها القديمة¹⁸، أين تم الانتقال فيها من المدينة المتراسة إلى المدينة الممتدة، و تحول التنقل فيها من استعمال الأرجل إلى حتمية التنقل باستعمال العربات ذات المحركات¹⁹.

1.3 الدراسات المناخية لمدينة ورقلة:

تعتبر الظروف المناخية إحدى العوامل المؤثرة على حركية السكان في المنطقة لما لها من دافع على اختيار المتنقل لوسيلة و زمن تنقله و حتى التأثير على امكانية قيامه بمختلف التنقلات من تأجيلها او إلغائها، أين يمكن اختصار عناصر هذا العامل بمجال دراستنا كما يلي :

- درجة الحرارة :

تتميز منطقة الدراسة بمناخ جد حار صيفا و بارد شتاء²⁰، إذ وجد أن متوسط الأرقام المسجلة، غالبا ما يكون أقل من المتوسط الحقيقي لدرجة الحرارة في المنطقة، و يرجع ذلك إلى قياسها في ظروف محمية بعيدا عن التأثير المباشر لأشعة الشمس²¹.

- الشمس :

¹⁶- غرود غالب صبحي عوادة، (2007)، مقاييس سهولة الوصول إلى الخدمات العامة في المدن الفلسطينية : حالة دراسة مدينة نابلس، مذكرة ماجستير في التخطيط الحضري، جامعة النجاح الوطنية، كلية الدراسات العليا، نابلس فلسطين، ص 13/12

¹⁷- مديرية النقل لولاية ورقلة.

¹⁸- الأستاذ الدكتور توفيق الحارث، مساهمة النقل الجماعي في حل مشاكل المدن العربية، مصدر سابق، جامعة قنطرة، تونس، صفحة 10
¹⁹- Marc Wiel (1999), la transation urbain ou le passage de la ville pedestre à la ville motorisée, Pierre Mardaga Editeur, page 83

²⁰- مديرية التعمير لو البناء لولاية ورقلة، (2016)، مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لدائرة ورقلة، ص 28

²¹- بن سالم رمزي و كثير جوهرة، (2015/2014)، ظاهرة الأحياء الجديدة و علاقتها بالمحيط الحضري دراسة حالة حي الرمال الجديد مدينة إيليزي، مذكرة ماستر، معهد تسيير التقنيات الحضرية جامعة قسنطينة 03، ص 45

ترتبط درجات الحرارة بمعدل التعرض لأشعة الشمس خلال اليوم، حيث يقدر متوسطه في منطقة الدراسة بـ 10 ساعات يوميا، إذ تتعرض مدينة ورقلة من 10 إلى 12 ساعة في اليوم لأشعة الشمس خلال فصل الصيف، و من 08 إلى 09 ساعات خلال فصل الشتاء، الأمر الذي جعل من مناخ المنطقة قاس.²²

- التساقطات :

في المنطقة الصحراوية عموما، يكون هطول الأمطار نادرا جدا و غير منتظم، فقد تعاني من الجفاف في بعض المواسم، و في أخرى من هطول غزير للأمطار بشكل يمكنه من تعويض منسوب الأمطار السنوية مرة واحدة مما يؤدي إلى فيضانات كارثية.²³

- الرياح :

حسب معطيات محطة الأرصاد الجوية لولاية ورقلة، فإن مجال الدراسة معرض لتيارات مختلفة و رياح شرقية و جنوبية شرقية تكون متباينة القوة من سنة لأخرى خاصة في أشهر جانفي، أفريل، ماي، إذ تكون هذه الرياح مصحوبة في معظم الأحيان بظاهرة تطاير الرمال²⁴ إضافة إلى رياح السيريكو وهي رياح ساخنة جافة تهب من الناحية الجنوبية و الجنوبية الغربية للمنطقة وتكون خاصة في فصل الصيف.²⁵

2.3 الدراسات السكانية:

قسمت بعض الدراسات سكان المدينة إلى 4 أصناف أثناء النهار و هم :

- سكان تغلب عليهم سمة السكون و تشمل ربات البيوت و الأطفال قبل سن الدراسة و الخدم و المقعدين و من بحكمهم.
- سكان لهم ارتباط بمؤسسات المدينة و تشمل فئة العمال في مختلف القطاعات بالمدينة.
- مجموعة العمال و غيرهم من الذين يعملون بأجر يومي.
- المجموعة المتجولة من المارة و المتسوقين.²⁶

مر النمو الديمغرافي ببلدية ورقلة بعدة مراحل، أين يوضح الجدول رقم 01 النمو السكاني المتزايد لبلدية ورقلة بمختلف تجمعاتها، أين نسجل معدل نمو مرتفع بين 1977-1987 و بين 1987-1998، حيث شهدت هاتان الفترتان زيادة كبيرة لعدد السكان سواء تعلق الأمر بالزيادات الطبيعية أو بالسكان المهاجرين نحوها بحثا عن نمط معيشي أفضل، بينما انخفض و استقر معدل النمو السكاني انطلاقا من سنة 2008 م إلى يومنا هذا، كما نسجل نسبة تحضر كبيرة ببلدية ورقلة و نعني بذلك تحول الانسان من الحياة الريفية المعتمدة على الزراعة و الرعي إلى الحياة داخل المدن و التي

²² - مديرية التعمير لو البناء لولاية ورقلة، (2016)، مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لدائرة ورقلة، ص 29

²³ - الديوان الوطني للأرصاد الجوية لولاية ورقلة.

²⁴ - نفس المصدر السابق

²⁵ - مديرية التعمير لو البناء لولاية ورقلة، (2016)، مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لدائرة ورقلة، ص 31/30

²⁶ - الاستاذ الشاؤورة، على سالم احميدان، (2014)، كتاب المدن تضخمها-سلبياها-تخطيطها، دار الصفاء للنشر و التوزيع - الطبعة الاولى ، ص 276

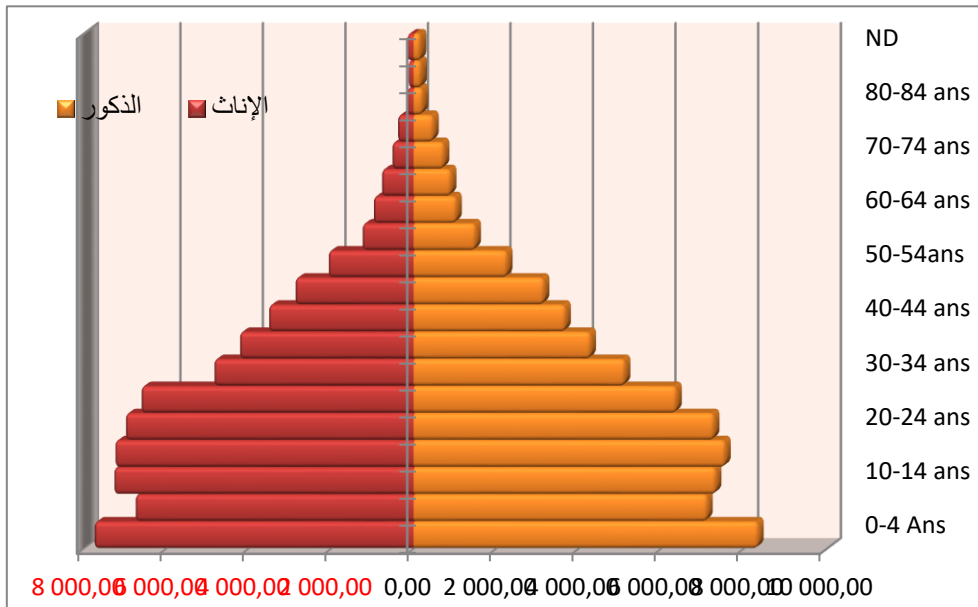
تعتمد على ممارسة التجارة و الصناعة و السياحة و الخدمات²⁷، حيث يفضل الوافدين إلى ورقلة التركيز بالتجمع الرئيسي لها بحثا عن سبل معيشية أفضل، أين أخذت الهجرة في الفترات الأولى تزداد من المناطق الريفية نحو المركز الحضري حيث توجد مواطن الصناعة و العمل و الاستثمار مما جعل للمهاجر الريفي فرصة لعمل أسهل و خدمات أفضل. كما يوضح الشكل رقم 01 الفئة العمرية لسكان مدينة ورقلة لكلا الجنسين، حيث توصلنا إلى أن أغلب سكانها هم من الفئة الشابة و الفتية و هي في سن التنقل، ما يعطي تحديات كبيرة للمسيرين و أصحاب القرارات للاستجابة لطلب هذه الفئة في النقل لتحقيق تنقلاتهم.

الجدول 1 : جدول النمو الديمغرافي بمدينة ورقلة

	1987	1998	2008	2010	2011	2012	2013	2014	2015
مدينة ورقلة	/	/	13098	13548	13778	14012	14222	14436	14652
			9	0	3	6	7	1	6
بلدية ورقلة	7527	11233	13302	13758	18992	14230	14443	14660	14880
	3	9	4	5	4	3	7	4	3
معدل النمو	4.69	4.08	1.70	1.70	1.7	1.7	1.5	1.5	1.5

المصدر : مديرية التعمير لولاية ورقلة، 2016، مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لدائرة ورقلة، ص 131.

الشكل 1 : التركيبة العمرية لسكان مدينة ورقلة



²⁷ - الأستاذ السواورة، على سالم احميدان، (2014)، كتاب المدن تضخمها-سلبياها-تخطيطها، دار الصفاء للنشر و التوزيع - الطبعة الاولى ، ص 159

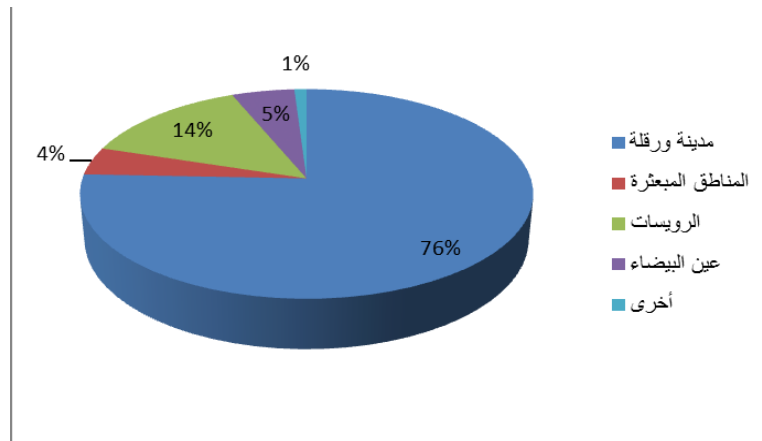
المصدر : من إنجاز الباحثين

4. دراسة طبيعة النشاطات اليومية بمدينة ورقلة

1.4 دراسة طبيعة السكان المتجولون بمدينة ورقلة :

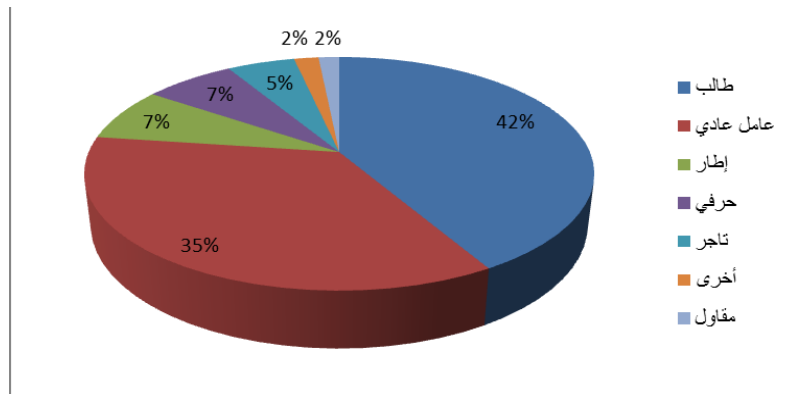
يوضح الشكل رقم 02 نسب تواجد سكان من مختلف المناطق بمدينة ورقلة لعدة أسباب أهمها الاستفادة من مختلف الخدمات التي تقدمها هذه المدينة باعتبارها المركز الرئيسي و مقر ولاية ورقلة. حيث يمثل سكان مدينة ورقلة 76 % من مجموع مختلف السكان المتواجدون بها في الفترة الصباحية أغلبهم من الفئة العمرية الممتدة من 16 إلى 40 سنة، إضافة إلى سكان المناطق المبعثرة و التجمعات الثانوية لبلدية ورقلة كسكان بامنديل.. الخ و الذين يمثلون 4 % من مجموع السكان أغلبهم من الفئة العمرية بين 26 إلى 40 سنة و هي الفئة النشطة، أما فيما يتعلق بسكان البلديات الأخرى فقد توصلت الدراسة إلى تواجد سكان بلدية الرويسات بكثرة خلال الفترة الصباحية بمدينة ورقلة حيث يمثلون نسبة 14% من مجموع السكان المتواجدون مقارنة مع سكان بلدية عين البيضاء الذين يمثلون نسبة 5 % فقط أغلبهم من الفئة العمرية ما بين 16 إلى 60 سنة، خاصة و أن بلدية الرويسات هي عبارة عن امتداد عمراني لبلدية ورقلة. كما توصلت النتائج إلى أن أغلب هؤلاء السكان هم من الطلبة و العمال العاديين كما هو موضح في الشكل رقم 03.

الشكل 2: طبيعة السكان المتواجدون بمدينة ورقلة حسب مكان الإقامة



المصدر : من إنجاز الباحثين

الشكل 3 : الطبيعة الوظيفية للسكان المتواجدون بمدينة ورقلة



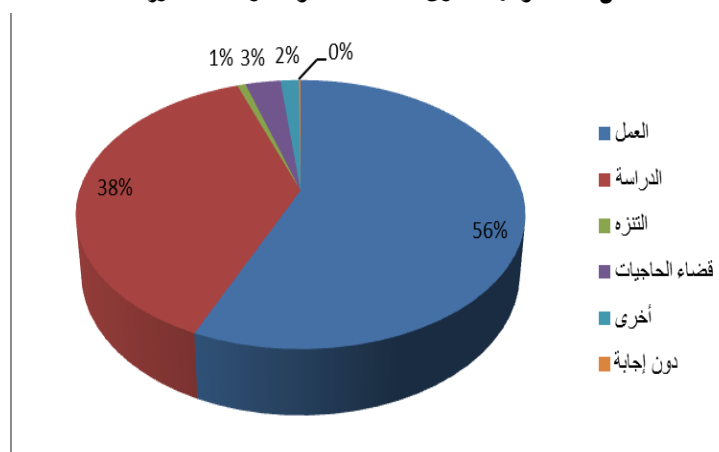
المصدر : من إنجاز الباحثين

2.4 دراسة مختلف تنقلات السكان المتواجدون بمدينة ورقلة :

أفضت دراستنا إلى أن 85 % من السكان المتواجدون بمدينة ورقلة يقومون بتنقلين فقط في اليوم بينما يقوم 66.57 % منهم بثلاث تنقلات أو أكثر يوميا، ففي دراستنا للوجهة الأولى التي يقوم بها السكان و التي يكون المسكن مصدرها الأول فقد وضحت النتائج إلى أن 56 % من السكان يتنقلون للعمل و 38 % نحو الدراسة، بينما تمثل التنقلات الأخرى بهدف قضاء الحاجيات و التنزه و غيرها نسبة قليلة تكاد تكون معدومة مقارنة مع العمل و الدراسة .أين توضح النتائج أن الوسيلة المستعملة بكثرة خلال التنقل الأول هو النقل الجماعي الحضري بنسبة 69.4 %، إذ سجلنا في هذه الحالة استعمال ضئيل جدا لمالكي السيارات الخاصة لهذه الوسيلة، يليه المشي بنسبة 45.3 % خاصة إن تعلق الأمر في القرب عن وجهة الحركة، ثم النقل الجامعي بنسبة 40.3 % خاصة و أن معظم الطلبة الجامعيين يستعملونه مقابل ثمن رمزي يدفع لمصالح الخدمات الاجتماعية التابعة لوزارة التعليم العالي و البحث العلمي، كما وضحت دراستنا إلى أن هذا النقل الخاص يستعمله أشخاص آخرون ليسوا معنيين به بل يستعملونه فقط لتسهيل السائقين معهم و لتنقلهم دون مقابل.و بعد ذلك يأتي دور السيارة الخاصة التي يستعملها عدد قليل من المتنقلين و هم الذين يملكونها فقط بينما يفضل نسب قليلة أخرى باستعمال كل من سيارات الأجرة و سيارات الأجرة غير القانونية المنتشرة بكثرة في مدينة ورقلة.

أما فيما يتعلق بالطبيعة الاجتماعية للمتنقلين، يوضح الجدول رقم 02 أن أغلب المتنقلين خلال التنقل الأول هم من الفئة العمرية من 26 إلى 40 سنة خاصة العزاب منهم بنسبة 70 %، كما توضح نتائج الدراسة أن 73 % من العزاب المنتمين لهذه الفئة و المتنقلين بهدف العمل هم من النساء، و الذين يمثلون أيضا نصف المتنقلين بهدف الدراسة. تليها الفئة العمرية من 16 إلى 25 سنة بنسبة 38 % من مجموع المتنقلين، 94 % منهم عزاب، إذ أفضت الدراسة إلى أن 81 % من العزاب هذه الفئة و المتنقلين بغرض العمل هم من النساء بينما 85 % من المتنقلين بهدف الدراسة هم من الذكور.بينما تبقى فئة المتنقلين ما بين 41 إلى 60 سنة ضئيلة مقارنة مع الفئات السابقة بنسبة 16 % أكثرهم المتزوجون، أين تكون وجهتهم إلى العمل.أما الفئة العمرية لأكثر من 61 سنة فهي نادرة التنقل.

الشكل 4 : الوجهة الأولى للسكان المتواجدون بمدينة ورقلة



المصدر : من إنجاز الباحثين

الجدول 2 : جدول الطبيعة الاجتماعية للمتقنين خلال التنقل الأول بمدينة ورقلة

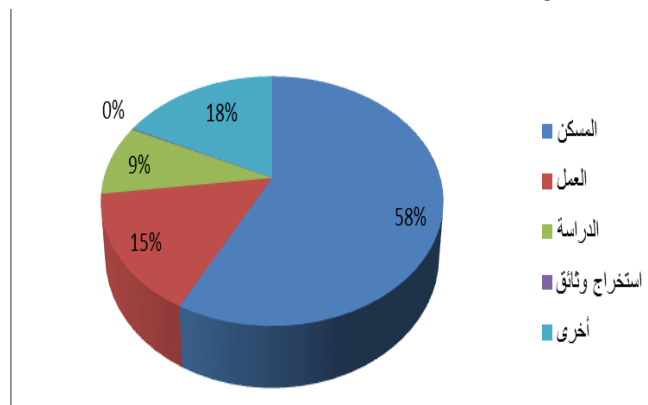
الطبيعة الاجتماعية للمتقنين											
الفئة العمرية من 16 إلى 25 سنة (38 %)				الفئة العمرية من 26 إلى 40 سنة (45 %)				الفئة العمرية من 41 إلى 60 سنة (16 %)			
عزاب (94%)				عزاب (70%)				عزاب (5%)			
متزوجون (6%)				متزوجون (30%)				متزوجون (95%)			
ذكور	إناث	ذكور	إناث	ذكور	إناث	ذكور	إناث	ذكور	إناث	ذكور	إناث
19	81	31	69	27	73	50	50	00	100	85	15
85	35	00	100	50	50	94	06	/	/	/	/
سبب التنقل											
العمل (56%)											
الدراسة (38%)											

المصدر : من إنجاز الباحثين

- التنقل الثاني:

أما فيما يتعلق بالتنقل الثاني، فيوضح الشكل الموالي رقم 05 مصدر هذا التنقل (الرحلة)، أين أفضت نتائج الدراسة إلى أن 58 % من السكان يقومون بالتنقل الثاني إنطلاقاً من مساكنهم، بينما 15 % منهم إنطلاقاً من أماكن عملهم و 9 % من أماكن الدراسة، حيث تكون أغلبها بهذف قضاء الحاجيات، ناهيك عن وجهات أخرى ذكر السكان منها ممارسة النشاطات الجمعوية و السياسية، إضافة إلى مختلف الزيارات نحو أفراد العائلة و الأصدقاء، كما يتنقل 11 % من السكان بهذف التنزه إضافة إلى اغراض أخرى كاستخراج الوثائق الإدارية و الدراسة المتمثلة في مختلف الدورات التكوينية. حيث اختلفت خلال هذا التنقل نسب استعمال مختلف وسائل النقل مقارنة مع التنقل الاول و يرجع ذلك إلى تغير مصدر الرحلة و مصبها أيضاً، أين نجد أن السكان يستعملون أيضاً النقل الجماعي الحضري بشكل كبير خلال هذا التنقل بنسبة 48.6 % يليه المشي بنسبة 14.7 % ثم السيارة الخاصة بنسبة 12.7 % و تتوزع النسب الأخرى على مختلف وسائل النقل المتبقية .

الشكل 5 : مصدر الرحلات الثانية للسكان المتواجدين بمدينة ورقلة

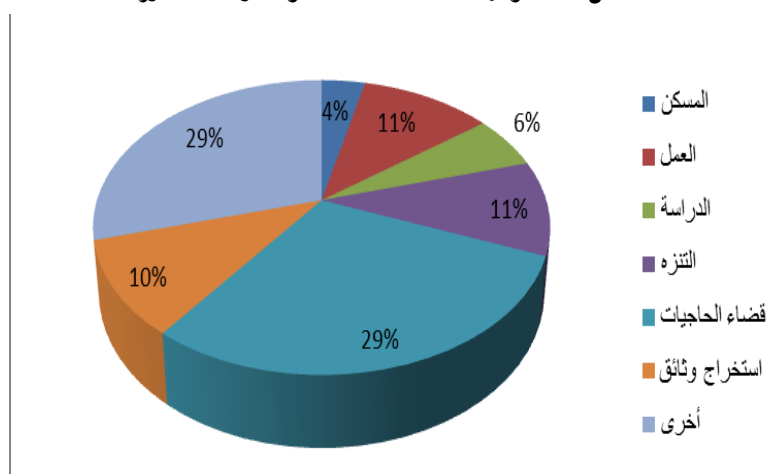


المصدر : من إنجاز الباحثين

أما فيما يتعلق بالطبيعة الاجتماعية للمتقلين، يوضح الجدول رقم 03 أن أغلب المتقلين خلال التنقل الثاني هم أيضا من الفئة العمرية من 26 إلى 40 سنة حيث لا يوجد فرق كبير بين نسبة المتقلين المتزوجين و العزاب، أين توضح نتائج الجدول أن أغلب المتقلين ضمن هذه الفئة هم إناث عازبات و ذكور متزوجون و هذا فيما يتعلق بالمتقلين بهذف العمل، أما المتقلين بهذف الدراسة فأغلبهم إناث سواء كن عازبات أو متزوجات، بينما تختلف الطبيعة الاجتماعية للمتقلين بهذف التنزه إذ تمثل الذكور سواء المتزوجون او العزاب أكبر نسبة مقارنة مع الإناث.

تليها الفئة العمرية من 16 إلى 25 سنة بنسبة 40 % من مجموع المتقلين، 90 % منهم عزاب، إذ أفضت الدراسة إلى أن 76 % من العزاب في هذه الفئة و المتقلين بغرض العمل هم من الذكور بينما 92 % من المتقلين بهذف الدراسة هن إناث. و فيما يتعلق بتنقل الأشخاص المنتمين للفئة العمرية ما بين 41 إلى 60 سنة فهو ضئيل و يقتصر أساسا على قضاء الحاجيات.

الشكل 6 : الوجهة الثانية للسكان المتواجدون بمدينة ورقلة



المصدر : من إنجاز الباحثين

الجدول 3 : جدول الطبيعة الاجتماعية للمتقلين خلال التنقل الثاني بمدينة ورقلة

الطبيعة الاجتماعية للمتقلين											
الفئة العمرية من 16 إلى 25 سنة (40 %)				الفئة العمرية من 26 إلى 40 سنة (51 %)				الفئة العمرية من 41 إلى 60 سنة (09 %)			
عزاب (90%)		متزوجون (10%)		عزاب (52%)		متزوجون (48%)		عزاب (00%)		متزوجون (100%)	
ذكور	إناث	ذكور	إناث	ذكور	إناث	ذكور	إناث	ذكور	إناث	ذكور	إناث
ر	اث	ر	اث	ر	اث	ر	اث	ر	اث	ر	اث

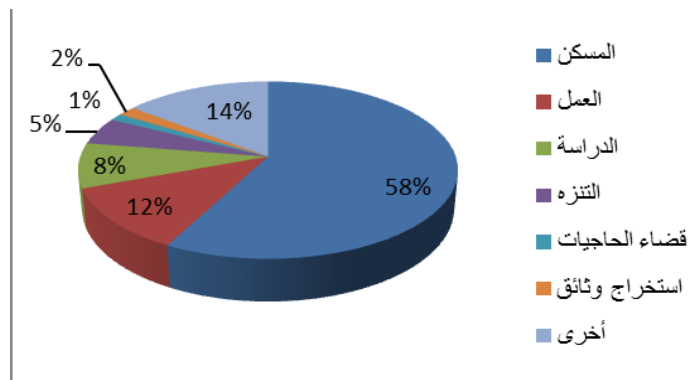
العمل (11%)	76	24	00	10 0	14	86	75	25	/	/	/	/
الدراسة (06%)	8	92	43	57	43	57	14	86	/	/	/	/
التنزه (11%)	10 0	00	10 0	00	95	05	82	12	/	/	/	/
قضاء الحاجيات (29%)	26	74	00	00	16	84	55	45	/	/	/	13
إستخراج وثائق (10%)	/	/	/	/	12. 5	87. 5	31	69	/	/	/	/

المصدر : من إنجاز الباحثين

- التنقل الثالث:

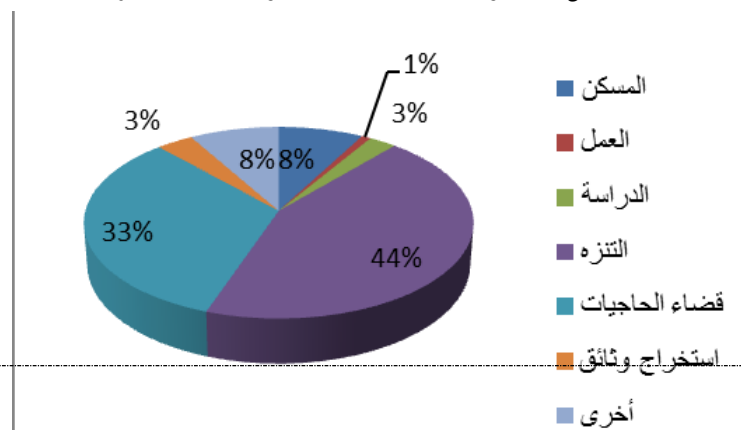
فيما يتعلق بالتنقل الثالث فقط توصلت النتائج إلى أن مصدرها هي الأخرى من المسكن بنسبة كبيرة كغيرها من التنقلات الأولى و الثانية كما هو موضح في الشكل رقم 07 حيث ظهرت في هذه الحركة مصادر أخرى على غرار أماكن استخراج الوثائق الإدارية، حيث تكون بشكل كبير نحو أماكن التنزه و قضاء الحاجيات كما هو موضح في الشكل رقم 08.

الشكل 7 : مصدر الرحلات الثالثة للسكان المتواجدون بمدينة ورقلة



المصدر : من إنجاز الباحثين

الشكل 8 : الوجهة الثالثة للسكان المتواجدون بمدينة ورقلة



المصدر : من إنجاز الباحثين

فخلال هذا التنقل سجلنا ارتفاع نسبة استعمال النقل الجماعي الحضري مقارنة مع الوسائل الأخرى و ذلك بنسبة استعمال قدرت بـ 40.3% يليها المشي على الأقدام بنسبة 15.6%، أين ظهرت هنا وسائل مستعملة أخرى للتنقل نذكر منها سيارات العائلة و الأصدقاء، و حتى الحيوانات الأليفة كالجمال و الأحصنة و التي يفضل السكان استعمالها للتنزه خاصة و ان المنطقة معروفة بطبيعتها و تربيتها لهذه الحيوانات، ثم يليها بعد ذلك السيارة الخاصة بنسبة 9.9% أين نرى هنا تسجيل نسبة ضعيفة لاستعمال السيارة مقارنة مع التنقلات الأخرى و يرجع ذلك إلى طبيعة النشاط في هذا التنقل الذي يغلب عليه كما سبق لنا ذكره نشاط التنزه مما يدفع السكان للتنقل دون استعمال سيارتهم الخاصة، حيث كشفت نتائج الدراسة إلى أن 59.3% من السكان يفضلون الذهاب خارج المدينة للتنزه و الاستمتاع بالمناظر الطبيعية، بينما يفضل 44.4% منهم التوجه إلى الحديقة المتواجدة بمدينة ورقلة و التي تحوي على مساحة معتبرة و تعد مقصدا لمختلف العائلات هناك، كما صرح 42% من السكان أنهم يقصدون الأحياء المجاورة لمقرات سكنهم للتنزه خاصة الجلوس في المقاهي و لعب بعض الألعاب التقليدية أو ممارسة الرياضة و حتى التوجه إلى البساتين للفلاحة و تربية المواشي و فضل 35.1% المكوث في أحيائهم السكنية بينما 29% فضلوا التوجه نحو مفترق الطرقات الأربع خاصة فئة الرجال منهم لما يحويه هذا المكان على مقاهي و أماكن جلوس .

وفي بحثنا لوسيلة النقل المستعملة للتنزه و رغبة منا لتأكيد نتائج التي تم التوصل إليها خلال التنقل الثالث و الذي كان فيه للتنزه نصيب كبير ، فقد توصلنا إلى أن السكان و خلال فترة تنزههم يستعملون وسائل النقل الجماعي بنسبة كبيرة تمثل 52.7% يليها مباشرة المشي على الأقدام بنسبة 51% ثم سيارات الأجرة و الأجرة غير القانونية (الفروود) بمتوسط يقارب 20%، إضافة إلى وسائل النقل الأخرى على غرار سيارات العائلة، الحيوانات...الخ ثم تأتي السيارة الخاصة.

أما عن الأماكن التي يقصدونها غالبا لقضاء الحاجيات فقد صرح السكان بأن 81.3% من وجهاتهم تكون نحو سوق الحجر حيث تنتوع التجارة بهذا السوق من ملابس و خضر و فواكه و لحوم و أسماك و عليه فإنه كثيرا ما يكون وجهة لسكان مدينة ورقلة لقضاء حاجياتهم اليومية و الأسبوعية و حتى الموسمية به، كما صرحوا بأن 50.9% من وجهاتهم لقضاء حاجياتهم تكون داخل أحيائهم السكنية و يتعلق الأمر خاصة بقضاء الحاجيات اليومية و الأسبوعية تليه الأحياء المجاورة لمقر سكنهم أو عملهم بنسبة 43.1%، بينما ذكر آخرون كل من سوق السبت، سوق بلعباس، مفترق الطرق الأربع و الشرفة. حيث أن معظم تنقلاتهم هذه يستعملون فيها وسائل النقل الجماعي بنسبة 68.9%، ثم المشي على الأقدام بنسبة 56.9%، يأتي بعده النقل الجامعي بنسبة 34.4%، يليه استعمال سيارات الأجرة بمتوسط 28% و أخيرا السيارة الخاصة التي تعتبر نسبة استعمالها ضئيلة جدا و التي تمثل 17.3% .

إذ يوضح الجدول رقم 04 أن الأشخاص الذين يتنقلون 3 مرات في اليوم أغلبهم ينتمون إلى الفئة العمرية ما بين 16 إلى 40 سنة و ذلك خاصة لغرض التنزه و قضاء الحاجيات، أكثرهم ذكور عزاب. أما المتنقلين المنتمين للفئة العمرية من 41 إلى 60 سنة هم من الذكور المتزوجون.

الجدول 4 : جدول الطبيعة الاجتماعية للمتنقلين خلال التنقل الثالث بمدينة ورقلة

الطبيعة الاجتماعية للمتنقلين		الفئة العمرية من 16 إلى 25 سنة (43 %)		الفئة العمرية من 26 إلى 40 سنة (44 %)		الفئة العمرية من 41 إلى 60 سنة (13 %)	
		عزاب (91%)		عزاب (56%)		عزاب (00%)	
		متزوجون (09%)	عزاب (91%)	متزوجون (44%)	عزاب (56%)	متزوجون (100%)	عزاب (00%)
سبب التنقل		ذكور	إناث	ذكور	إناث	ذكور	إناث
التنزه (44%)		90	10	84	16	81	19
قضاء الحاجيات (33%)		60	40	44	56	67	33

المصدر : من إنجاز الباحثين

5. خاتمة:

تم التطرق في دراستنا هذه لدراسة النشاطات اليومية للسكان بمدينة ورقلة و التي تدفعهم للتنقل، و ذلك من خلال شرح أهم المفاهيم الخاصة بالحركة الحضرية و النشاطات اليومية للسكان، أين قمنا بتشخيص و تحليل مجال الدراسة و مختلف نشاطات سكانه، و هذا انطلاقا من تحليل نتائج دراسة ميدانية، حيث توصلنا إلى أن هناك تنوع في نشاطات السكان، فخلال رحلتهم الأولى تكون طبيعة تنقلهم مرتبطة أساسا بمجال العمل/ الدراسة باعتباره مجال إجباري و مدفوع ماديا أي بمقابل، أما في التنقلات الثانية و الثالثة فترتبط نشاطاتهم أساسا بمجال السكن الذي يعد كمجال مدفوع بشكل رمزي و إجباري اقتصاديا، و يتمثل ذلك في مختلف التنقلات التي يقومون بها نحو مساكنهم و لقضاء الحاجيات و المستلزمات اليومية لهم و لعائلاتهم، يليه تنقلاتهم التي تدخل ضمن مجال الأوقات الحرة، و هو مجال قليل الدفع رمزيا و غير إجباري بشكل كبير فتمثل نسبة كبيرة هي الأخرى من مجموع تنقلاتهم اليومية حيث يستغلونها في التنزه و مختلف الزيارات، ناهيك عن ممارسة الرياضة و الاهتمام بالزراعة خاصة و أن المنطقة تتميز بوجود كبير لوائح النخيل. و أخيرا تنقلاتهم بهذف ممارسة نشاطات المواطن و مختلف اشتراكاته، و هو مجال مدفوع رمزيا و غير إجباري من خلال نشاطهم ضمن أحزاب سياسية و جمعيات .

و عليه و انطلاقا مما سبق فقد تأكدنا من صحة الفرضية التي تقول بأن هناك تنوع في النشاطات اليومية للسكان إلا أن الواجهة نحو العمل و الدراسة تبقى هي النشاطات المتكررة و الإجبارية في الحياة اليومية له، غير أنها لا تمثل

- نسب كبيرة من مجموع تنقلاتهم في اليوم بل تقتصر خاصة في التنقل الأول فقط و في أوقاتها، بينما تنتوع الأوقات الأخرى للسكان بعدة نشاطات، كما توصلنا أثناء معالجة الإشكالية إلى النتائج التالية :
- الأهمية الاقتصادية و الاجتماعية و التوسع العمراني الكبير لمدينة ورقلة و خصائصها الطبيعية شجعت بزيادة الرغبة في التنقل و بالتالي الطلب المتزايد على خدمة النقل.
 - عدم اقتصار السكان المتواجدون بمدينة ورقلة على سكانها فقط بل تعداه إلى سكان البلديات و الولايات الأخرى حيث ساعدهم على ذلك موقعها الجغرافي الفعال و تنوع الخدمات الإدارية و الصحية بها.
 - أغلب السكان بمدينة ورقلة هم في سن التنقل.
 - الفئة الأكثر حركة و اندفاعا نحو مدينة ورقلة هي الفئة التي تتراوح أعمارها من 26 إلى 40 سنة تليها الفئة من 16 إلى 25 سنة، بينما يختلف جنس المتحرك و وضعيته الاجتماعية باختلاف سبب الحركة.
 - التنوع الكبير لنشاطات السكان، مما يخلق تحدي كبير لتمكينهم من ممارسة هذه النشاطات و ذلك بتوفير إمكانيات التنقل و تسهيل هذه العملية لهم.
 - أغلب المتنقلين يستعملون القل الجماعي الحضري في تنقلاتهم بمدينة ورقلة.

5. قائمة المراجع:

- الأستاذ الشواورة، علي سالم أمحيدان، (2014) ، المدن-تضخمها-سلبياتها-تخطيطها، الطبعة الأولى، دار الصفاء للنشر و التوزيع - عمان
- زناتي، جلول، (2015)، النمو الحضري و انعكاساته على المحيط العمراني، الطبعة الأولى ، الدار المنهجية للنشر و التوزيع، عمان.
- الأستاذ الدكتور عفيفي، أحمد كمال، (2006)، حسن فؤاد، تخطيط الطرق و النقل و المرور في المدينة، كلية الهندسة جامعة الأزهر.
- الأستاذ الدكتور الحارث، توفيق، مساهمة النقل الجماعي في حل مشاكل المدن العربية، جامعة قرطاج تونس.
- كبيش، عبد الحكيم، (2010/2011)، التمدد الحضري و الحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه، كلية علوم الأرض الجغرافيا و التهيئة العمرانية، جامعة منتوري قسنطينة.
- جغار، عايدة، (2015/2016)، الحراك السكاني كديناميكية حضرية بقسنطينة، أطروحة دكتوراه في علوم التهيئة العمرانية، كلية علوم الأرض الجغرافيا و التهيئة العمرانية، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة، الجزائر.
- غرود، غالب صبحي عوادة، (2007) ، مقاييس سهولة الوصول إلى الخدمات العامة في المدن الفلسطينية : حالة دراسة مدينة نابلس ، مذكرة ماجستير في التخطيط الحضري، جامعة النجاح الوطنية ، كلية الدراسات العليا، نابلس، فلسطين.

- بن سالم و كثير، رمزي و جوهرة، (2015/2014)، ظاهرة الأحياء الجديدة و علاقتها بالمحيط الحضري دراسة حالة حي الرمال الجديد مدينة إيليزي، مذكرة ماستر، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة قسنطينة 03، الجزائر
- كاظم، عباس عبد الحسن، (2010)، الحراك السكني و متغيراته الاجتماعية في مدينة البصرة، مجلة آداب البصرة، جامعة البصرة، العراق.
- مديرية النقل لولاية ورقلة.
- الديوان الوطني للأرصاد الجوية لولاية ورقلة.
- مديرية التعمير لو البناء لولاية ورقلة، (2016)، مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لدائرة ورقلة
- YERREZ, Joël, (2007), territoires locaux, aménagement de l'espace et organisation des réseaux de transports et de mobilité, mobilité, territoires et développement durable : la recherche en question Anné grenier, ADEME-Département DBU.
- KAUFMANN, Vincent, Jean-Marie Guidez, Christophe Jemelin , automobile et modes de vie urbain quel degré de liberté, le document française, PREDIT.
- Wiel, Marc, (1999), la transation urbain ou le passage de la ville pedestre à la ville motorisée, Pierre Mardaga Editeur.
- MERLIN, Pierre, les politiques de transport urbain, professeur à l'université de Paris VIII et à l'école nationale des ponts et chaussées .