

الوحدة الثانية: أنواع المشكلات الحضرية: المشكلات المتعلقة بتنظيمية الحياة الحضرية

لقد شهدت المدن الجزائرية في الآونة الأخيرة العديد من التغيرات الديمغرافية والاقتصادية والسياسية، الأمر الذي أثار بدوره العديد من المشكلات المتعلقة بها، والناشئة أساسا عن تخلف دينامية التسيير والتخطيط الحضري وعدم مواكبته للدينامية السكانية والاجتماعية للوسط الحضري، أي تفوقت معدلات التحضر (ديمغرافيا) معدلات النمو الاقتصادي، وعدم قدرة المدينة على توفير التسهيلات الضرورية والخدمات الأساسية واستيعاب سكانها بالفاعلية المطلوبة.

وهو مظهر شاهد ودال على فشل الجهاز الحكومي والإداري المسير والمخطط للمدن في أن يعمل بطريقة فعالة تمكنه من تقديم الخدمات الضرورية، وإدماج سكان المدن في أنظمتها الرسمية، ولعل أهم هذه المشكلات المتعلقة بتنظيم الحياة الحضرية نجد:

1- انتشار الأحياء المتخلفة والأحياء القصديرية

الأحياء المتخلفة هي عبارة عن مجموعة من المساكن المزدحمة بالسكان، بنيت بطريقة غير مخططة من صفائح القصدير أو الخشب أو الطين أو مباني أسيئ تخطيطها، كالمباني القديمة، وما تظهره من تشوهات عمرانية، وغالبا ما تتواجد في أماكن معزولة، أو في ضواحي المدن وبالقرب من مجاري صرف المياه، وتظهر نتيجة للهجرة الريفية والاستيطان الصناعي.

وتمتاز هذه الأحياء من الناحية الاجتماعية بكون الحياة فيها غير منسقة ظل اكتظاظها بالسكان الفقراء ذوي المستوى الاقتصادي المنحط، لأنهم يؤدون أعمالا وخدمات لا تضيف قيمة إلى الناتج القومي، ولا لعائلاتهم التي تزداد فيها معدلات الأمية، والجهل نتيجة للتسرب المدرسي والالتحاق المبكر بسوق العمل غير الرسمي، نتيجة لانخفاض مستوى الدخل عندهم¹، وهذا ما يؤدي إلى كثير من المشاكل كالتشرد والطلاق، والتفكك الأسري مختلف الانحرافات والإجرام... إلى جانب ذلك سوء أحوالهم الصحية لقلة النظافة وكثرة الفضلات والأوساخ واشتراك العديد من الأسر في كثير من الأحيان بمجرى مائي، هو خندق قلما يجري تنظيفه، مما يؤدي لانتشار الجراثيم والقاذورات التي تؤدي إلى تدهور الصحة نظرا لقلة المراقبة والمرافق الضرورية.

أما من الناحية المادية فتبين ما تعانيه هذه الأحياء من تشوه مبانيها وقدمها ونقص التهوية والإضاءة، وقلة الحدائق والمجري، إن لم نقل انعدامها، إلى جانب ضيق الطرق والشوارع وانعدام المواصلات وغالبا ما تبنى هذه الأحياء وخاصة على ضواحي المدن، من قصدير أو فضلات الخشب والمواد المعدنية والكرتون. إلى جانب

¹ - جلال عبد الله: السياسة والتنمية الاجتماعي في الوطن العربي، مركز البحوث والدراسات السياسية، مطبعة الأطلس، جامعة القاهرة، 1994، ص 152.

خلوها من المرافق الحيوية الاجتماعية والاقتصادية مما يزيد من مشكل الأمية في أوساط السكان وانعدام الوعي عندهم.¹

وفي دراسة ميدانية أجريت على المناطق المتخلفة حضريا بمدينة باتنة بالجزائر أبرزت عدة حقائق متعلقة بالمعانات التي يعيشها سكان هذه الأحياء، ودعت إلى ضرورة ترقية أحوالها الاجتماعية والاقتصادية والثقافية والعمرانية.²

أما الأحياء القصدية والعمران واضعي اليد: و"ينمو في الغالب فوق حيز جغرافي شاغر في المدينة، يكون عادة ملكا عموميا في جيوب المدينة أو في أطرافها، تتكون مساكنه من الأعشاش والأكوخ القصدية أو الطوبية، غير مجهزة بالمرافق الضرورية من ماء وكهرباء وقنوات الصرف الصحي، إلا ما حصل عليه سكانها من جيرانهم بصفة غير رسمية وغير مخططة، وهو معرض للزوال والإزاحة في أي لحظة من اللحظات التي ترغب فيها السلطات استغلال المجال وتجميل محيط المدينة".³

وتتميز الأحياء القصدية عموما، "ببنايات صغيرة وضيقة تتكون من 3 إلى 4 غرف لا تحتوي في غالب الحالات على المرافق الصحية الأساسية كالحمام والمرحاض، وأسقفها مكونة من القصدير... وتمتاز بكثافة سكانية كبيرة، إذ يصل معدل شغل المسكن الواحد إلى (10) أشخاص".⁴

ويعود تاريخ ظهور هذه الأحياء في الجزائر إلى المرحلة الاستعمارية، تشير الإحصائيات إلى أن سنة 1954م كانت نسبة 30% من سكان الجزائر يسكنون الأحياء القصدية، أما بعد الاستقلال فإن اتجاه سياسة التصنيع نحو إقامة مصانع كبيرة في المدن الكبرى كالحجار، الروبية، أرزيو، الخروب... جعلها تستقطب اليد العاملة المتمركزة في الريف والتي كانت تعيش في حالة من الركود والتخلف الاقتصادي والاجتماعي مقارنة بنظيرتها في المدن.

أما في العشرية الأخيرة من القرن الماضي، فإن الأزمة الأمنية التي هزت الجزائر بشدة خاصة المناطق الريفية المعزولة دفعت الآلاف من العائلات الريفية والجبالية إلى الهجرة نحو المدن بحثا عن الأمن والاستقرار، ولما كانت المدن الجزائرية خاصة الكبيرة منها تعاني من التضخم والتشبع الحضري (saturation urbaine)، وأمام غياب سياسة واضحة للسكن والسكان، لم يكن من السهل لهذه العائلات الفقيرة والمحرومة أن تجد مسكنا بسرعة، خاصة أن أغلب هذه العائلات هي فقيرة لم تستطيع الالتحاق بالمدينة قبل ذلك، وهو ما دفع بها إلى الاستقرار في بيوت قصدية على أطراف المدن، تفتقد إلى أدنى شروط الحياة.

¹ - محمد عاطف غيث: علم اجتماع التنظيم-التفسير والمشاكل، دار المعرفة، الإسكندرية، 1967، ص 433.

² - أحمد بودراع: التطور الحضري والمناطق المتخلفة بالمدن، منشورات جامعة باتنة، الجزائر، 1997، ص-ص: 75-91.

³ - محمد بومخولوف: التحضر وواقع المدن العربية، مرجع سابق، ص 109.

⁴ Population Reports: Répondre au Défi Urbain: Série N°16. Info Project Contre For Communication. U.S.A ,2002, p. 09.

ويضاف إلى هذه الأسباب التي يمكن تصنيفها ضمن الأسباب الموضوعية لظهور هذه الأحياء هناك أسباب أخرى أكثر خطورة وهي مرتبطة بإستراتيجية الفرد في الحصول على مسكن داخل مناخ سياسي واقتصادي متعفن يسوده الغموض والفوضى.

ففي الجزائر "يعتبر بناء منزل قصديري على أطراف المدينة، عمل يمتلك الشرعية رغم عدم قانونيته، إذ أنه يمثل مرحلة أولية للحصول على مسكن داخل المدينة، فالبيت القصديري يعتبر مكان عبور من وضعية اجتماعية معينة (فقيرة) إلى وضعية اجتماعية أخرى داخل المدينة"¹ وهي عملية يلجأ إليها أغلبية السكان قصد الاستفادة من مسكن، وهنا تبرز إستراتيجية الفرد في تصرفاته ويبدو كما وصفه "ميشال كروزي": "الإنسان حيوان اجتماعي عاقل يطور برشاد إستراتيجية في التصرف داخل نظام أو جماعة من الفاعلين".²

خاصة وأنه يعلم بأن الدولة تسمح بدرجات معينة من الفوضى المادية، من خلال السماح للأفراد بالبناء على أراضي لا يملكونها، وبطرق مخالفة للقواعد المعمول بها، قصد التحكم في الوضع الاجتماعي، وتجنب خروج السكان إلى الشارع لمطالبتهم حقوقهم السياسية والاقتصادية والاجتماعية المشروعة وقد يصل الحد إلى المطالبة برحيل النظام السياسي ككل.

إذا هذه هي أسباب وعوامل ظهور الأحياء القصديرية في المدن الجزائرية والتي تحولت إلى بؤر للمشكلات الاجتماعية، كالمخدرات، العنف، الدعارة، السرقة، وانتشار أمراض مختلفة ومعديّة خاصة بين الأطفال.

وبالرغم من كل الجهود التي تبذلها الحكومة لإزالة هذه المناطق إلا أنها لا تزال تمثل الظاهرة الحضرية الأكثر وضوحا، فإذا هدم حي متخلف سرعان ما يبنى بدلا منه في الليل من فضلات الحي المهدم، ولكن المعادلة الأكثر صعوبة هي كيفية القضاء على مثل هذه الظواهر علما أنه لا يوجد بديل للإسكان في المدينة سوى إنشاء المزيد من هذه الأحياء لأنّ الدولة بطريقة غير مباشرة تساهم في إنشائها.³

¹ Mohammed (M) " Ville Algérienne ; Entre on pane de Projets et Urbanisme Défait: In: Naqd, N°16, 2002, p.p:15.16.

² Anne (Q): Enjeux de La Sociologie Urbaine, Ouvrage Collectif Sour la, Direction de Michel Boussand et Outres, Presse Polytechnique et Universitaire, Romand Lausanne, 2001, p 181.

³ - للمزيد حول الموضوع أنظر: عبد الحميد ديلمى: دراسة لواقع الأحياء القصديرية، مخبر الإنسان والمدينة، جامعة منتوري قسنطينة، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2007، ص-ص: 95-125.

2- التوسع العمراني للمدن وانتشار الأحياء العشوائية

وما يميّز المدن الجزائرية هي تلك الفوضى العمرانية والتوسع العشوائي في طريقة نموها، والنتيجة عن البناء الذاتية التلقائية الناشئة فوق أراضي الخواص عن طريق التجزئة الحرة للأرض من أجل البناء والسكن، أي بناء على مبادرات فردية وجماعية بعيدا عن أي توجيه أو تخطيط، وتتميز مساكن هذه الأحياء بتصاميم هندسية حديثة (فيلات) في أغلبها وباستخدام الإسمنت والخرسانة المسلحة وغيرها، و"بعد النمو والتوسع الذي تعرفه هذه المناطق تصبح تشكل أحياء ومناطق عمرانية حضرية حقيقية غير مخططة"¹ وهذا الشكل يمثل الأحياء الفاخرة في المدينة يوجد إلى جانبه شكل آخر من التجمعات السكنية يتسم بكبر حجمها وأغلبها من نوع المناطق الحضرية السكنية الجديدة (ZHUN).

"يبقى غياب المرافق العامة والخدمات وتقطع النسيج العمراني أهم ميزة في هذه الأحياء،² وتبقى وظيفتها تنحصر في استقبال مشاريع إسكان - إعادة إسكان - سكان الأحياء القصدية والبناءات القديمة، أو المنكوبين في الكوارث الطبيعية أو استقبال بعض المرافق التي لم يوجد لها مكان داخل المدينة، نتيجة الاختناق أو تبيد العقار وإعادة امتلاكه بطرق غير واضحة مثل المدارس، المستشفيات، الجامعات والأحياء الجامعية وبهذا تبقى هذه الأحياء، عبارة عن جزر منعزلة عن النسق الحضري وأصبحت أشبه بمدن المراق (villes dortoirs) لغياب مظاهر الحياة الحضرية فيها.

وبصفة عامة تتميز هذه الأحياء بشكلها الفردي والجماعي والتي عادة ما تنتشر في أطراف وضواحي المدن بالخصائص التالية"³:

- عمران حضري يفتقر إلى مركز موحد أي أنه متعدد المراكز خاصة في حالة التجمعات الكبرى.
 - عدم التمييز بين الشوارع الرئيسية والفرعية والأزقة مع أنّ ذلك يعد من بديهيات التخطيط الحضري.
 - افتقارها للمجال العمومي واستهلاكه للمساحات دون الالتفات إلى الاحتياجات السكانية من الخدمات المختلفة والمساحات الخضراء.
 - تداخل بين المجالات السكنية ومجالات الأنشطة الصناعية وغيرها.
 - عمران حلزوني أخطبوطي ينمو في كل الاتجاهات.
 - بناء فوضوي يفتقد إلى أدنى شروط التنظيم والتخطيط.
- انتشار واسع للظواهر الحضرية السلبية كالجريمة والانحراف والسرقة وتعاطي المخدرات.

¹ - محمد بومخولوف: التحضر وواقع المدن العربية، مرجع سابق، ص. ص: 110. 111.

² - Deluz (J): Le Désordre dans les Périphéries Urbaines, In: Naqd, Op. Cit, p 49.

³ - محمد بومخولوف: المشكلات الحضرية الراهنة والتحديات المستقبلية للمدن الجزائرية، بحث مقدم للملتقى الوطني حول " أزمة المدينة الجزائرية"، المنعقد بجامعة قسنطينة، في الفترة من 8 إلى 9 ديسمبر 2003، (C.D).

3- النقل الحضري¹

يعتبر النقل المتطلبات الأساسية لكل مجتمع، وهو عبارة عن خدمة اجتماعية بالدرجة الأولى كما أنه يعد أحد مصادر الرفاهية، وأحد عوامل تحسين مستوى معيشة الأفراد من خلال إشباع حاجاتهم المختلفة بواسطة التنقل باعتباره ضرورة اجتماعية تفرضها ظروف الحياة اليومية.

و يعرف " سكوت جرير " Greer Scott: النقل أنه دورة الأفراد أو الطاقة والبضائع والخدمات يقوم بها أشخاص فاعلون اجتماعيون لتحقيق أهداف اجتماعية.² كما يعرف النقل بأنه جزء حيوي من الحياة اليومية لمعظم الناس إذ يوفر لهم الحركة والانتقال بين الأماكن المختلفة منها وخارجها.³

ويقدم " هانز ادلر " الخبير في شؤون النقل لدى البنك الدولي للإنشاء والتعمير (BIRD) تعريفا للنقل بقوله: " يعبر النقل عن خدمة أو حدث لإيصال مراكز الإنتاج والمناطق الأهلة بالسكان ببعضها أي مع مراكز الاستهلاك".⁴

ويعرفه الاقتصادي الانجليزي " JM Thomson " على أنه: " خدمة وسيطة ووسيلة لتحقيق الهدف دون أن يكون هدفا بحد ذاته، ويكون الهدف المقصود تعبيراً في الموقع سواء بالنسبة للأشخاص أو البضائع".⁵ و يعد النقل الحضري واحد من أهم المفاصل الحيوية في حياة سكان المدن المعاصرة والمتريدين على هذه المدن، ويرتبط نظام النقل الحضري بعناصر عديدة منها استعمالات الأرض الحضرية الاقتصادية والاجتماعية المختلفة.

لقد ولد النقل الحضري في ظل النمو السكاني الحضري المتزايد الذي رافقه توسع مساحي واسع أدى الى ظهور مشكلات عديدة ترتبط بتزايد وسائل النقل المختلفة التي هي نتاج الطلب العالي في ظل تزايد المجتمعات الحضرية خصوصاً المليونية منها في العالم، وهناك مدن عالمية وصلت أعداد وسائل النقل فيها الى ما يعادل

¹ . تم الاعتماد في تحرير هذا العنصر أساساً على: ترمسيت فتيحة: المشكلات الحضرية، مطبوعة دعم بيداغوجي موجهة لطلبة السنة أولى ماستر علم الاجتماع الحضري، قسم علم الاجتماع، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة محمد خيضر - بسكرة، الجزائر، 2022/2021.

² . السيد عبد العاطي السيد: مرجع سابق، ص 297.

³ . زين العابدين علي: مبادئ تخطيط النقل الحضري، الطبعة الأولى، دار صفاء للنشر، 2000، ص 65.

⁴ . هانز ادلر: " التخطيط في قطاع النقل ومشاريع النقل" ترجمة عبد القادر ولي بغداد، العراق، 1970، ص 7.

⁵ - JM Thomson: Modern transport economic, London, 1970, p18.

نصف عدد سكان تلك المدن مما أفرزت اتجاهين: الأول قصور شبكات النقل على تلبية الحاجات المرورية، والثاني يتمثل في استدامة التخطيط والبناء لمختلف الشبكات النقلية وبنائها الارتكازية.¹

وعرف النقل الحضري على أنه "نقل يتم بمقابل لحساب الغير يقوم به أشخاص طبيعيين أو اعتباريون مرخص لهم لهذا الغرض".² كما يعرف النقل الحضري أنه خدمة تقوم بالربط بين مختلف نقاط التجمع الحضري، حيث تخص تنقل الأفراد وفقاً لخطة تغطي الاحتياجات وتحقق التكامل والانسجام والهدف منه إعطاء ديناميكية للحياة في المدينة لكل المستعملين.

ويعتبر قطاع النقل أحد أهم قطاعات التنمية الشاملة في الدول المتقدمة إذ يعتبر تخطيط النقل داخل المدن (النقل الحضري) ذو جوانب متعددة، حيث ينظر إليه باعتباره جزء لا يتجزأ من عملية التخطيط الحضري ككل لارتباطه الوثيق بالتكوين العمراني واستعمالات الأراضي التي تعتبر أحد أهم العوامل المولدة للرحلات.³

حيث أن النقل الحضري يقوم بمعالجة وحل المشاكل التي تتعلق بالنقل الجماعي في المدن الحضرية، وذلك من خلال استخدام وسائل الانتقال المتعددة والكثيرة والحديثة منها الحافلة والقطار الحضري والتي تخدم المجتمع الحضري، ويعالج النقل الحضري وسائل النقل الفردي في المناطق الحضرية كما يضم مجموعة من وسائل النقل التي تتلائم وتتناسب مع خصائص الوسط الحضري مثل: الكثافة السكانية والتي تتطلب تنظيم حركة الأشخاص والبضائع وتواجد الأنشطة الاقتصادية التي تجعل من المدينة الحضرية مكان انطلاق واستقبال الحركات الانتقالية.

ويصنف النقل كفعالية بشرية اقتصادية على أساس الوسائل المستخدمة الثابتة منها كالطرق والسكك الحديدية والمطارات والموانئ والوسائل المتحركة، وتشمل وسائل النقل المختلفة كالسيارات والقطارات والطائرات والسفن وغير ذلك، وهناك تصنيف أوسع يتضمن النقل البري الذي يضم النقل بالسيارات عبر الطرق والنقل بالقطارات عبر السكك الحديدية ونقل السوائل والغازات عبر الأنابيب، وينطبق الحال على النقل الجوي والنقل المائي الذي يتضمن النقل البحري والنقل النهري.⁴

¹ . مجيد ملوك السامرائي: مرجع سابق، ص 215.

² . الجريدة الرسمية: العدد 44، ص 46.

³ . سعد الدين عشاوي: تنظيم وإدارة النقل، الأسس، المشكلات الحلول، دار المريخ، الرياض، 2005، ص 153.

⁴ . مجيد ملوك السامرائي: مرجع سابق، ص ص 41-42.

كما يهدف النقل الحضري الى ضمان قيام ووجود مجموعة من العمليات التي تتعلق بالنقل اللازمة لكل المستعملين والمستخدمين والمرتبطين لمتطلبات واحتياجات الحياة في المدينة الحضرية، وقضاء حاجات المجتمع المحلي، وذلك في ظل وجود شروط اقتصادية ملائمة بطريقة مريحة وفي ظروف آمنة جيدة.¹

ويهتم النقل بحركة الأشخاص والسلع بالتعبير الاقتصادي، لذلك فإن النقل هو طلب مركب أي لا ينتج انتاجا ماديا أو ملموسا فقط، وإنما يطلب لإرضاء الحاجات وتقديم الخدمات، ومن هنا فإن بعض الاقتصاديين يعتبره عامل إنتاج، فالطرق والسكك الحديدية والحافلات والسفن... الخ هي أشكال متعددة من رأس المال، ولكنه ليس مثل الموارد الطبيعية فهو رأس مال من صنع الانسان.²

والمدينة ليست عنصرا عائنا في الفضاء بل أنها لا تنمو ولا تتطور إلا بعلاقاتها فيما بينها وبين المدن الأخرى، والأكثر من ذلك علاقاتها بما يحيط بها من مناطق ريفية وحضرية بمختلف مستوياتها، وتعد الطرق الخارجية والداخلية (الشوارع) عماد تلك العلاقات، وهكذا تأتي أهمية دراسة النقل الحضري وفقا للآتي³:

أولاً: إن الطرق الخارجية التي تدخل الى المدينة والتي تربطها بالمحيط الخارجي حظيت باهتمام كبير نظرا لأهميتها في زيادة نفوذ المدينة بمسافات بعيدة عنها، ولأهميتها في حصولها على الموارد الغذائية والإنشائية والقوى العاملة في مختلف القطاعات الانتاجية منها والخدمية، إن كل ذلك يؤدي بالضرورة الى نمو المستوطنات الحضرية والتجمعات الصناعية الكبرى على طول مسارات تلك الطرق.

ثانياً: تعتمد منظومة النقل الداخلي في المدينة على وسائل متعددة لتأمين حركة السكان من وإلى مناطق المدينة المختلفة، ولكل مدينة خصوصيات موضوعية تؤثر في منظومات شوارعها، فالمدن التي تخترقها الأنهار الكبيرة تتطلب بناء الجسور العديدة بغية تسهيل الحركة والمرور بين ضفتي النهر، أما المدن الساحلية والموانئ فإن منظومة شوارعها تتحلق حول الخلجان بشكل أقواس أطرافها باتجاه السواحل، كما إن الأنهار المخترقة للمدن قد تصبح ذاتها واحدة من منظومة النقل الحضري.

ثالثاً: أهمية النقل الحضري رافقت المدن منذ نشأتها، وازدادت مع النمو الحضري في القرون الأخيرة، وأمسّت شبكات الشوارع ومرافق النقل في المدن من أهم العناصر الهيكلية للمدينة، وتعد الشوارع المحاور الرابطة والحلقة الوسطى في تصميم الفضاء الحضري، وتوفر شبكة النقل الحضري التدفق والحركة التي تجعل المدينة مكانا يتسم بالديناميكية المتجددة وبالتالي إسباغ الصفة الحضرية بأشكالها المتعددة.

¹ . انتصار العثوم: مفهوم النقل الحضري وعلاقته بالتنمية الحضرية، مجلة العربي، 2020، <https://e3arabi.com>.

² . جبار عبد جبيل خفي الدلعي: مفهوم النقل وأهميته، كلية التربية للعلوم الانسانية، جامعة بابل، العراق، 2018، ص 1.

³ . مجيد ملوك السامرائي: مرجع سابق، ص ص 216-218.

رابعاً: إن قطاع النقل الحضري لم يعد واحداً من مكونات المدينة وحسب، إنما يعد الشريان المغذي والمعول عليه لكفاية الفعاليات والأنشطة الاقتصادية والاجتماعية والثقافية، والأكثر من ذلك فإن القطاع بكل مفرداته من المنظومات النقلية الحضرية تعد واحدة من أهم البنى الارتكازية التي تعتبر رمزا من رموز هيبة الدولة وركنا من أركان الهوية الشخصية للمدينة، وكذلك يسهم في تحديد الطابع الثقافي والسياحي والتراثي لها.

وتحتل مشكلة النقل في مدننا جزءا كبيرا من الطاقات الفكرية والزمنية والمالية لسكان المدينة وروادها ويدل على ذلك من ملاحظة ما يعانيه السكان من مشقة وما يتكبذونه من مبالغ في سبيل تنقلاتهم سواء كانت هذه التنقلات بواسطة السيارات الخاصة أو سيارات الأجرة أو عن طريق المواصلات العامة أو بسبل أخرى.

وتشير مشكلة المواصلات في المناطق الريفية إلى الصعوبات التي يمر بها الأشخاص في توفير روابط النقل إلى المجتمعات الريفية، حيث يؤدي ضعف الكثافة السكانية في المناطق الريفية إلى زيادة صعوبة النقل العام القابل للنمو، على الرغم من أن الأشخاص الذين يعيشون في المناطق الريفية عادة ما يحتاجون إلى طرق لنقل بضائعهم أكثر من سكان المناطق الحضرية، ويمكن أن تؤدي المستويات العالية من امتلاك السيارات إلى التقليل من حدة المشكلة، ولكن يلزم وجود وسائل للنقل العام لمجموعات ريفية معينة (الأطفال الصغار أو المسنون أو الفقراء)، وقد يؤدي زيادة نسبة امتلاك السيارات إلى زيادة الضغط على شبكة النقل الريفية الحالية، مما يحث على تقليل الاعتماد على خدمة النقل العام، ويؤدي بدوره إلى التشجيع على امتلاك السيارات بصورة أكبر، مما يؤدي إلى خلق حلقة مفرغة من انحدار خدمة النقل العام.¹

ويعد النقل الحضري ضرورة ملحة تفرضها طبيعة الحياة الحضرية داخل المدينة، ومن دونه يمكن أن تصاب المدينة بالشلل، إذ أن حياة الأفراد والجماعات داخل المدن قوامها الوقت المضبوط، لكن النقل الحضري يعاني مشاكل متعددة ومتداخلة الجوانب، حتى تبدو وكأنها سلسلة متصلة الحلقات من المشاكل الصعوبات التي يصعب معها تعيين حدود فاصلة بين جانب وآخر من جوانب المشكلة.²

وتعتبر مشكلة النقل من أخطر المشكلات التي تعاني منها المدن الجزائرية على غرار المدن البلدان الأخرى وتتمثل مظاهرها في:

- اختناق المرور وتكدس السيارات خاصة في الطرق المؤدية من وإلى المدينة وفي مراكز المدن ويحدث هذا بالخصوص في ساعات الدورة في الصباح وبعد انتهاء أوقات العمل في المساء، ويعود أسبابه إلى زيادة الاتجاه نحو امتلاك السيارات وعدم مواكبة شبكة الطرقات - كما ونوعا - عدد السيارات، وتركز الأنشطة الحضرية

¹ . مشكلة المواصلات في المناطق الريفية، ويكيبيديا، الموسوعة الحرة، <https://ar.wikipedia.org/wiki>

² . السيد عبد العاطي السيد: المرجع السابق، ص 317.

والأعمال في منطقة وسط المدينة مما يجعل الاتجاه منها وإليها كثيف جدًا، ويترتب عنه إبطال حركة المرور وتبديد جهد المسؤولين - الشرطة - في تنظيمها، زيادة تكاليف النقل وضياع الوقود، ارتفاع معدلات حوادث المرور، بالإضافة إلى الإثارة والإحباط والقلق الذي يسببه اختناق حركة المرور حيث أصبح في مدينة مثل العاصمة المشي على الأرجل أفضل من الركوب على السيارة من حيث الاقتصار في الوقت حيث ما تقطعه ماشيا خلال ربع ساعة تقطعه راكبا في وقت قد يتجاوز ساعة من الزمن.

- مشاكل الانتظار المتعلقة بالأفراد - المسافرين - حيث أنّ حافلات النقل الحضري في المدن الجزائرية تعمل بطريقة عشوائية من حيث وقت انطلاقها ومن حيث مواقف انتظارها مما سبب الضياع في الوقت وتعرض الأفراد للاعتداءات والسرقات خاصة في المحطات التي أصبحت مرادفة للخوف والاعتداءات.

- أمّا المركبات فإنّ انتظارها في المدينة عادة ما يكون غير قانونية أمام غياب المساحات المكانية المعدة لانتظار السيارات ووجود فراغ قانوني أحيانا وعدم تطبيقه أحيانا أخرى، وهو ما يؤدي إلى انتشار ظاهرة المواقف والمحطات المتحركة وإفساد لجمال المنظر الحضري خاصة في المناطق ذات الطابع الترويحي - علما أنّ ما يشوه منظر المدينة هي تلك السيارات المملوءة بالغبار والقديمة جدًا.

- مشكلة عبور المشاة خاصة في الأحياء التجارية والمناطق التسويقية التي تتميز بازدهام شوارعها وذلك بسبب انعدام - ونقص أحيانا - الممرات المقنطرة وعدم تعميم مدرجات العبور في جميع المدن الجزائرية، وتدهور أرصفة الطرقات أو احتلالها من طرف المحلات التجارية أو التجار غير الشرعيين - التجارة الموازية - أو تحويلها إلى مواقف للسيارات.

- التلوث البيئي الذي تحدّثه عوادم السيارات الناتج عن ارتفاع عدد السيارات في المدن وقَدَم الكثير منها.

4- نقص المرافق العامة وسوء استغلالها:¹

في ضوء تزايد السكان والكثافة السكانية في المدن، لم تعد الخدمات القائمة كافية لتلبية احتياجات هذه الأعداد المتزايدة من السكان، كما أنه في ضوء طغيان الاتجاه المادي وعدم توافر أراضي عامة وفضاءات داخل المدينة، فلم يكن بالإمكان إنشاء خدمات عامة جديدة بالقدر الكافي، وعليه فإن الأحياء السكنية قد أصبحت تقتقر الى الخدمات العامة.

وفي ضوء التوسع الكبير الذي شهدته المدينة على أطرافها وفي الضواحي والحيوب الحضرية فقد بعدت هذه المناطق الجديدة عن الخدمات العامة القائمة في مركز المدينة، ومن ناحية ثانية وفي ضوء التزايد الكبير في الحجم السكاني والكثافة السكانية فقد تدهورت المرافق العامة، وبخاصة شبكات المياه، والصرف الصحي بشكل كبير، إذ صارت تعاني من ضبط متزايد بسبب تزايد العبء عليها بسرعة تفوق سرعة تطويرها، وعليه فإن كثير من الأحياء، وخاصة في المناطق الجديدة كانت تقتقر الى الخدمات العامة، كما أن الأحياء القديمة ونظرا لزيادة السكان والكثافة السكانية فيها بشكل كبير، فقد أصبحت هذه الأحياء تعاني من ضعف وعدم كفاية المرافق.²

ومع توسع المدينة بعدت المسافة بين مناطقها الداخلية والطبيعية المحيطة بها، وهو ما جعل من الصعب، إن لم يكن من المستحيل الوصول والاستمتاع بالبيئة الطبيعية المحيطة بالمدينة، والتي لا يراها إلا حين خروجه أو دخوله إليها، فإن الحدائق والمساحات الخضراء والمجاري المائية أماكن عامة مهمة في معظم المدن، فهي توفر حلولاً لما تنتجه الحضنة السريعة المفتقرة لمقومات الاستدامة من آثار في الصحة والسلامة، والفوائد الاجتماعية والاقتصادية التي تحققها المساحات الخضراء الحضرية هي على نفس القدر من الأهمية، وينبغي أن ينظر إليها في سياق القضايا العالمية، مثل الصحة العامة والمحافظة على الطبيعة.

والمساحات الخضراء هي عبارة عن أراضي مكسوة بغطاء نباتي، مثل الأعشاب أو الشجيرات أو الأشجار، وتشمل المسطحات الخضراء، المتنزهات، والحدائق، والملاعب، وساحات المدارس، وأماكن الجلوس العامة، وغيرها، وتعد المساحات الخضراء عنصراً مهماً يجب الحرص على وجوده داخل المناطق الحضرية وخارجها لما له من قيمة جمالية، وتأثيرات صحية وبيئية على حياة البشر

¹ . تم الاعتماد في تحرير هذا العنصر أساساً على: تمريسي فتحة: المشكلات الحضرية، مطبوعة دعم بيداغوجي موجهة لطلبة السنة أولى ماستر علم الاجتماع الحضري، قسم علم الاجتماع، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة محمد خيضر - بسكرة، الجزائر، 2021/2022.

² . عنتر عبد العال أبوقرين: المدخل الى التخطيط الحضري، الطبعة الأولى، مكتبة الملك فهد الوطنية أثناء النشر، المملكة العربية السعودية، 2020، ص 277.

ومن الواجب توعية المجتمعات بأهمية المساحات الخضراء، وكيفية المحافظة عليها، وعلى التنوع الحيوي فيها، وتشجيع المجتمعات على الاستعادة الآمنة والمثلى منها، وتتراوح أنواع هذه المساحات الخضراء من تلك الصغيرة، مثل أشجار الشوارع والحدائق المجتمعية، إلى مساحات أكبر وأكثر ترابطاً، مثل المتنزهات والحدائق الخضراء، وهذا يشير إلى الحاجة إلى التفكير خارج مفهوم الحديقة الحضرية التقليدية عند النظر في كيفية تلبية الطلب على المساحات الخضراء بين سكان المناطق الحضرية المتنامية.

من الآثار الإيجابية للمساحات الخضراء على البيئة ما يلي:

- ترشح الهواء من الغبار والملوثات، مما يحسن من جودة الهواء، والمناخ أيضاً.
- تحد من ترسب النترات من التربة إلى المصادر المائية، وتقلل من تلوث المياه بالملوثات مثل الفسفور.
- توفر أماكن ظليلة، وتقلل من درجات الحرارة في المناطق الحضرية، وتزيد من رطوبة الهواء من خلال التبريد التبخيري.
- تحافظ على تماسك التربة، وتقلل من انجرافها نتيجة عوامل التعرية مثل الرياح والمياه.
- تزيد من نسبة الأوكسجين اللازم لتنفس الكائنات الحية، وتقلل من نسبة ثاني أكسيد الكربون، علماً أن شجرة واحدة تستهلك 12 كيلوغرام تقريباً من ثاني أكسيد الكربون سنوياً.
- تقلل من استهلاك الوقود الأحفوري المستخدم في التبريد، فالأشجار المزروعة في الأماكن الحضرية تقلل من حرارة المنازل صيفاً، مما يزيد من كفاءة المكيفات بنسبة 4,2% ويقلل استهلاكها للطاقة.
- تزيد من قدرة التربة على الاحتفاظ بماء المطر.¹

ومع ازدياد المدينة بالسكان وارتفاع الكثافة السكانية فيها، ارتفعت قيمة الأراضي الخاصة وطغى الاتجاه المادي على عملية التخطيط الحضري فلم تترك مساحات خضراء ومفتوحة داخل المناطق السكنية بالقدر اللازم بسبب الاستخدام الكثيف للأرض، كما أنه مع زيادة النمو السكاني وتدهور المناطق السكنية وتزايد الأسر التي لا مأوى لها ومع عدم القدرة المادية للتوسع العمراني خارج المدينة، لم يكن أمام الحكومات المحلية من خيار سوى بناء عمارات سكنية على الأراضي الخضراء والمفتوحة داخل المدينة.

¹ . مجلس التعاون لدول الخليج العربية: دليل التحضير وتحسين جودة الهواء والحد من التلوث البصري والسمعي، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2021، ص 15.

فالحقائق والمساحات الخضراء توفر للناس فرصا لزيادة ممارسة رياضة المشي وركوب الدراجات والانخراط في النشاط البدني في أوقات الفراغ، ولذا فإن الاستثمارات في حدائق المدن والمساحات الخضراء والممرات المائية تمثل وسيلة فعالة واقتصادية لتحسين الصحة والتخفيف من آثار تغير المناخ على حد سواء.

وفي بعض الأحيان يتم وضع الخدمات العامة كالمدارس والمستوصفات والمصانع... الخ في تلك المناطق المفتوحة الأمر الذي فقدت معه المدينة المساحات الخضراء التي كانت قائمة، وهو ما أفقد المدينة جاذبيتها وإنسانيتها التي كانت سائدة الى ما قبل الثورة الصناعية، وهو ما دفع مخطط المدن البريطاني " إبنيزر هيوارد " Ebenezer Howard أن يطرح نظريته عن " المدينة الحدائقية " Garden City عام 1898، والتي يحاول أن يوفر فيها نموذجا لمدينة ممتلئة بالمناطق الخضراء والمفتوحة، ولينقل طبيعة الريف الى داخل المدينة.¹

في ظل النمو السكاني المتزايد التي تشهده المدن ومع الازدحام الكبير تظهر مشكلة نقص كبير في المراحيض العمومية وسلات المهملات التي اصبحت مشكلة وواقع مرير يصطدم به المواطنون يوميا، فرغم أنها ضرورية إلا أن المدن النامية تعاني نقصا فادحا مقارنة بحجم سكانها وكذا إتساع رقعتها وخاصة المدن السياحية التي تعد قطبا سياحيا هاما يجذب إليه الكثير من الزوار من داخل وخارج المدينة، كما أن عدد المراحيض العمومية المتوفرة يبقى غير كاف والعديد منها تتعدم فيها أبسط شروط النظافة وهو ما يستدعي إعادة النظر في الجانب الصحي لهذه المراحيض.

وقد طالب عديد المواطنين السلطات بتوفير أبسط شيء يحتاجه الإنسان معتبرين أن نقص المراحيض في المدينة يعتبر عارا كبيرا، وحتى السياح الذين يزورون المدينة يتفاجؤا لعدم توفر المراحيض العمومية بوسط المدينة وعدم توفر حتى الإشارات التي تشير لتواجدها، فهي غائبة تماما وهو ما يستدعي ضرورة التفكير في إنجازها مستقبلا خاصة أنه يوجد العديد من الأشخاص الذين يحتاجون لاستعمال المراحيض لدواعي صحية خاصة الذين يعانون من داء السكري، ويساهم غياب أو نقص المراحيض في المدن ظهور السلوكيات غير الحضارية بسبب عدم توفير السلطات للمراحيض العمومية، وتتحمل الجهات المعنية المسؤولية، نفس المشكل تعاني منه المدن الداخلية مما اضطر المواطنين والسياح إلى قضاء حاجاتهم في زوايا مختلفة من شوارع المدينة، هذه الوضعية كثيرا ما أثارت الإحراج لديهم، فغياب مثل هذه المرافق من شأنه أن يزيد من الظاهرة والذي بات يثير الإحراج ويوحى بتدني كبير في الأخلاق وسلوكيات الأفراد كما أنه خارج عن إطاره الزمني والمكاني، من جانب آخر فإنه اضافة إلى النقص المسجل فيما يخص حاويات القمامة بمختلف الأحياء

¹ . عنتر عبد العال أبوقرين: مرجع سابق، ص 276.

السكنية، فإن المشكل امتد أيضا إلى سلات المهملات التي من المفترض أن تتواجد على مستوى أغلب الشوارع وذلك من أجل القضاء على ظاهرة رمي المارة للمهملات على الأرض، وأمام هذا الواقع لم يجد العديد من سكان المدن الذين يحرصون على نظافتها من سبيل سوى حمل أكياس معهم لرمي المهملات فيها، أو الإبقاء على المهملات الورقية في جيوبهم، في الوقت الذي لا يكثر فيه البعض الآخر بالأمر، فعندما لا يجد سلة يرمي في الأرض.¹

كما تتميز المدن الكبرى بالتوسع الكبير والحديث لضواحيها التي تتحدد بخاصيتي التجهيز الجزئي لمنشآتها القاعدية والنقص الجلي في التجهيزات الثقافية وأماكن الترفيه، حيث تصعب الحياة في ذات المكان على الشباب المقيم بالمجالات التي تم تعميمها حديثا، مما يجعل هؤلاء يضطرون للتوجه نحو الأماكن ذات المركزية الحضرية التي تكون غالبا مزودة بشكل جيد بالتجهيزات الجماعية، ويمر عموما البحث عن وسائل الترفيه عن النفس دون نفقة كبيرة وفي أكبر جزء من الوقت، بالنسبة للشباب المنحدر من عائلات فقيرة وحتى من طبقات متوسطة، عبر الجاذبية التي تمارسها عليه الأماكن الموجودة في محيط رياضة كرة القدم، إن النقص في الأماكن والمنشآت الرياضية المناسبة والملاعب هي أسباب استمرار البرامج الهزيلة للتربية البدنية وكذا افتقارها للمعايير والشروط القانونية المتفق عليها، باعتبار أن المنشأة الرياضية من أهم أقطاب ممارسة الرياضة والترويج لها.

كما لا نستطيع أن نتجاهل الدور التي تلعبه المراكز الثقافية كدار الشباب في جمع شمل الشباب وتكوينهم تكويننا سليما يتماشى مع قيم المجتمع ومعتقداته، وتبرز أهمية هذه المراكز خاصة في الأحياء الشعبية التي تعاني من مشكل نقص وسائل الترفيه، مما ينعكس سلبا على هذه الأحياء فتكثر فيها الآفات الاجتماعية المختلفة الناجمة في أغلب الأحيان عن مشاكل اجتماعية عديدة ومتنوعة، وغالبا ما يذهب ضحيتها الشباب.

وتعرف المرافق العامة بأنها جميع الأنظمة والبنى التحتية التي تبنيها الدولة وتديرها، وهي متاحة لكافة المواطنين دون استثناء، ولديهم حق الانتفاع بها بغض النظر عن فئاتهم ومستوياتهم الاجتماعية، حيث تعتبر هذه المرافق ضرورية لتحسين المستوى المعيشي للناس وتلبية حاجاتهم الأساسية، حيث إنها تقدم الخدمات التي يحتاجونها وتناسبهم، وتسعى الحكومات الى وضع سياسات ومعايير لتطوير أنواع مختلفة من هذه المرافق ورفع جودتها وفقا لحاجة المجتمع وطبيعته.²

¹ . آخر ساعة جريدة الشرق الجزائري: نقص المرافق العمومية و سلات المهملات هاجس المواطنين، 2020. akhersaa.dz

² . طلال مشعل: المرافق العامة وكيفية الحفاظ عليها، موضوع موقع عربي، أكتوبر 2012، www.mawdoo3.com

على مستوى العالم، تغطي المرافق العامة حوالي ثلث مساحة أي مدينة، بدءاً من شوارع المدينة والبياديين في الأحياء إلى الحدائق والأماكن العامة مثل المكتبات والأسواق، وعلى الرغم من هذه الأهمية، غالباً ما يتم تجاهل قدرة الأماكن العامة، التي عادة ما تمتلكها الحكومات المحلية وتديرها، على إحداث تحول في المدن وتحسين الحياة فيها، وذلك لأسباب عديدة منها تخطيط المدينة الضعيف والمؤقت، والقيود المالية، والأولويات الملحة الأخرى الناشئة عن سرعة التوسع العمراني، وغالباً ما يتحول التدهور في الأماكن العامة لتصبح أماكن مزدحمة ملوثة تهيمن عليها المركبات والمحلات التجارية، مما يؤدي إلى هبوط سريع يستنزف الموارد العامة ويزيد من تفاقم مشكلات المدينة المختلفة.

وتعد تجارة الرصيف ظاهرة مألوفة في كثير من مدن العالم وليس لدينا فحسب حيث لا تكاد أي عاصمة أو مدينة من المدن التي تكتظ بالسكان والزوار إلا وقد تحولت أرصفة شوارعها وميادينها إلى سوق مفتوح للبضائع والملابس والمأكولات والخضار والفواكه التي تشوه الأرصفة وتضيق على المارة، وتخلف العديد من المشاكل بعد رحيل باعة الرصيف أقلها ضرراً هي أكوام النفايات والحاويات التي تترك في تلك المواقع بعد انتهاء فترة البيع اليومي، مما يخلق مشكلة عبء جديد على عمال النظافة، إلى جانب الأضرار الاقتصادية الناتجة عن اتجاه الكثير من هؤلاء الباعة على الرصيف وترك المحلات التجارية الرسمية لتجنب دفع الرسوم وإيجارات تلك المحلات، إضافة إلى مخالفة عدد من هؤلاء لنظام الإقامة والعمل وضعف الرقابة على منتجاتهم وعدم مأمونية المواد والسلع المباعة على الرصيف.¹

كما أن هناك ممارسات وسلوكيات لفئة من المواطنين تظهر بين حين وآخر في المجتمع الحضري، أصبح من الضروري العمل على الحد منها بما يتفق مع السلوك الحضاري، ومن بين هذه الممارسات مشكلة رمي النفايات من نوافذ المركبات واصطفاف المركبات على الأرصفة المخصصة للمشاة مغلقين أمام المارة وتعرض حياتهم للخطر، حيث تغلق جميع المسارب على الطرق دون الالتفات إلى الغير مما يسبب العديد من الحوادث والخسائر البشرية والمادية، بالإضافة إلى مشكلة الكتابة على الجدران العامة كأسوار المدارس والجامعات أو في الشوارع وغيرها بطريقة تؤذي المارة، ولصق الاعلانات والشعارات في جميع الأماكن العامة وعلى جدران المؤسسات العامة، وهذا بدوره يشكل يؤدي إلى التلوث البصري.

¹ . مناحي الشيباني: تجارة الرصيف.. الفوضى المربحة، جريدة الرياض، 21- ديسمبر 2016.

5- انتشار التجارة الموازية والأسواق الفوضوية

ومن مظاهرها ارتفاع عدد التجار الذين يعرضون سلعهم على الأرصفة، في المساحات العامة، في الحدائق العمومية، على مداخل المساجد والجامعات والمدارس والمؤسسات المختلفة، بل هناك أسواق بأكملها ظهرت بطرق عشوائية غير قانونية ومنها ما أخذ شهرة وطنية كدبي بالعلمة، الحمير بالعاصمة، الخروب بقسنطينة وكل هذه الأسواق والأحياء التجارية تعتقد إلى أدنى الشروط الضرورية للممارسة التجارية، كالتهيئة، الخدمات، الأمن، النظافة وأغلبهم لا يملكون تراخيص قانونية وسجلات تجارية.

ويمكن حصر أسباب انتشار هذه الأسواق الفوضوية والتجارة الموازية في عجز الاقتصاد الرسمي عن إدماج الشرائح الاجتماعية البطالة في المجتمع خاصة بعد الأزمة السياسية والأمنية بعد تخريب الآلاف من المؤسسات الاقتصادية، وضعف الرقابة على جميع مؤسسات الدولة، بما فيها الاقتصادية، إذ أنّ ندرة السلع وانتشار مظاهر الفساد الإداري والرشوة دفع بالعديد من المسؤولين إلى استغلال مناصبهم من أجل خلق شركات تجارية متخصصة في الاستيراد، والتي بلغ عددها سنة 1997م حوالي 7100 شركة¹ وتزامن معها ارتفاع نسبة البطالة إلى أكثر من 35% وهو الأمر الذي فتح المجال أمام آلاف الشبان للعمل في ما يعرف بالسوق "البازار" و"التراباندو" Trabando خاصة وأنّ السلع متوفرة والرقابة غائبة وأغلب عائلات هؤلاء الشباب تعيش في ظل الفقر والحرمان.

ومنه يمكن القول أنّ التجارة الموازية والأسواق الفوضوية تلعب دورا مهما في الحفاظ على موازين القوى داخل النظام السياسي من جهة والمحافظة على النظام الاجتماعي من جهة أخرى وما يؤكد الدور الأول هو عدم تحرك الدولة لوقف نشاط هؤلاء التجار رغم ما تشكله من خطر في تقاوم الفوضى العمرانية وغياب النظام والتلوث البيئي وتحول هذه الأسواق إلى أوكار للمشكلات الاجتماعية والأخلاقية كالسرقة، الاعتداءات وتجارة المخدرات والمسروقات وشلل الطرقات والأرصفة أمام المارة، لأنّ أغلبية أعوان الدولة هم المتورطين في الأنشطة غير الرسمية والمخالفات الكبيرة وهو ما جعلها تتغاضى عن تجاوزات الصغيرة للأفراد، أي يبدوا وكأنّه "هناك اتفاق غير معلن بين مختلف الفاعلين في المجتمع بأنّ الفوضى في المدينة أمرا لا بديل ولا مفر منه".²

¹– Dris (N): « Les Ville Mouvementée » Espace Public, Centralité, Mémoire Urbain a Alger. Ed L'harmattan. Paris, 2001, p-p: 278-282.

². Rachid (S.B): Désordre Ordre Urbaine, In: Naqd, Op. Cit, p 32.

6- تدهور الأماكن العامة

ويمكن تحديد مظاهر هذا التدهور انطلاقاً من:

أ- المظاهر الفيزيائية: للتدهور وتتمثل في انعدام النظافة التي تتجلى في تراكم النفايات والأوساخ بمختلف أنواعها، غياب عمال النظافة وعدم وجود سلات رمي الأوساخ والمرابيض العمومية، وتلوث الهواء بسبب دخان السيارات، وتدهور المساحات الخضراء بسبب إهمال الأشجار والأزهار وعدم تهيتها، بالإضافة إلى تدهور وضعية المرافق والتجهيزات العامة المتمثل في تكسر المقاعد المخصصة للجلوس وعدم نظافة المقاعد، وتعطل الإنارة أو عدم وجودها، وانعدام أو نقص المرافق الخدماتية، وتدهور وضعية الأرصفة والطرق (فساد بلاط الأرصفة، وجود حفر في الطرق....)، انتشار التجار الفوضويين وغير القانونيين في الأماكن العامة، ودخول الدراجات والسيارات وحتى الكلاب المتشردة والحيوانات إلى الأماكن الخضراء وحدائق التسلية.

ب- أمّا المظاهر الاجتماعية والأخلاقية: للتدهور فتجلى في انتشار المتسولين والمتشردين والمتخلفين عقلياً، النساء الممارسات للدعارة (العاهرات)، الشبان المرتبطين عاطفياً (Les couples)، ووجود الأطفال القصر الممارسين للتجارة بشكل متنقل، بالإضافة إلى بيع وتعاطي المخدرات والكحول، الاعتداء على النساء، الاعتداء على الأشخاص باستعمال الأسلحة البيضاء، السرقة، الممارسات المخلة بالأداب العامة، معاكسة الفتيات، النقوه بالكلام الفاحش ذو الدلالة الجنسية، التزامم والتدافع عند ركوب الحافلات، الشجارات والخصومات، هذا كله يحدث أمام غياب أعوان الأمن أحياناً وعدم تدخلهم أثناء حدوث التجاوزات في أغلب الأحيان، وهذا ما يشكل خطر على حياة المواطنين عند مرورهم في الأماكن العامة بدلاً من أن تكون في خدمته ومصدر راحة خاصة المساحات الخضراء والحدائق هذه الأخيرة التي أصبح زوارها لا يتجهون إليها إلا إذا أخذوا احتياطات أمنية وأصبحت هذه الأماكن العامة مرادفة للخوف والاعتداء والسرقة والممارسات المخلة للأداب.