



النقل الجماعي الحضري

ودوره في تعزيز المركزية الحضرية

الباحث آمال حواص

أستاذة التعليم الثانوي التأهيلي، القنيطرة

المغرب

مقدمة

المدينة هي عبارة عن تنظيم حيوي وعضوي معقد، وخليط من استعمالات الأرض المختلفة، لها وظائف متعددة تمارسها في ظل وجود حركية للسكان والبضائع(1)، ويعتبر النقل الحضري في المدينة أحد المكونات الأساسية، فكلما توسع مجالها وارتفعت كثافته وتقوى نسيجها الاقتصادي، إلا واكتسى هذا القطاع أهمية كبيرة في حياة السكان وأصبح أحد الضروريات اليومية، إنه بمثابة الشريان الذي يربط جغرافيا بين التجمعات السكنية والإدارية والاقتصادية والخدماتية، حيث يساهم في تحويل مكان جغرافي إلى مكان اجتماعي، ويترجم المسافات الجغرافية إلى معدلات زمنية ومكانية. وفي الوقت نفسه، يعد أحد سبل النمو الحضري، لأن المدينة تستمد جزءا مهما من ديناميتها من نظام النقل الحضري عامة والجماعي خاصة، لكونه يأتي على رأس الخدمات العمومية التي يكثر الطلب عليها.

يختزل النقل الحضري أوجه الحياة الحضرية وتتمحور ديناميته حول التوطين السوسيو- مجالي لمختلف الفئات الاجتماعية، لدرجة أن هذا التوزيع يمكن أن يحدد مستوى التجهيزات، ليس فقط من خلال علاقته بالتجهيزات الاجتماعية العمومية، بل أيضا بمختلف الخدمات وجودة الشبكة الطرقية. فانطلاقا من مستوى التجهيز تتبين الخصائص الفئوية للمجتمع حسب كل قطاع مجالي، والذي يؤكد في نفس الوقت قيم الربيع العقاري المختلفة داخل المجال الحضري، التي تترجم من الناحية الاقتصادية بتعدد أئمة الأرض، وهنا يظهر دور المضاربة العقارية في تأثير على استقرار كل فئة اجتماعية في القطاع الذي يتناسب مع مستواها. والواقع، أن نظام النقل الجماعي يعزز بدوره من هذا الوضع، فقيمة خطوط النقل الجماعي وأهميتها ترتبط بأهمية بعض الفئات الاجتماعية - المهنية، وبنوع السكن ومستوى التجهيز، وتقاس أيضا حسب مستوى خدمات النقل، وهذا يقوي من ظاهرة تقسيم الفئات الاجتماعية القاطنة بالمدينة إلى درجات مختلفة.

1. المدينة والنقل الجماعي الحضري منظور النظريات الكلاسيكية

لقد خضعت المدينة للدراسة والتحليل من خلال نظرة متعددة الاختصاصات، بتفسير الظواهر المميزة للتنظيم الاجتماعي في مناطق المجالات الحضرية، وما يتخللها من بناءات ودعائم ونظم وتيارات اجتماعية، في نشأتها وتطورها ووظائفها وأجهزتها الإدارية والفنية وتقسيمها الطبقي والمهني ومستوياتها التكنولوجية ومشكلاتها، وهذا من خلال اعتبار المدينة حقلا واسعا للملاحظة والدراسة لذلك ظهرت مجموعة من النظريات.



1.1 نظريات بارك وماكينزي: المدينة، التحضر والنمو الحضري

تتميز المدينة بحيوية مكتسبة من الحياة البشرية والحركية المستمرة للتغير الاجتماعي، وما يتبع هذه التغييرات من مشاكل في الهيكل الاجتماعي الحضري، كعدم التكيف والتوافق والتكامل بين مكونات المجتمع. إن عدم الانسجام في المدينة يؤدي إلى تفشي السلوك السلبي والعدائية بين السكان، وعدم المشاركة فيما هو إيجابي للمصلحة العامة. لهذا، تعتبر الدراسات الحضرية ذات أهمية بالغة يمكن أن تخدم دراسة التغير في أي مجتمع من المجتمعات.

ومن النظريات الرائدة التي حاولت تفسير مدى تأثير الظروف المكانية في نمو المدينة، نجد النظرية الايكولوجية الحضرية لروبيرت بارك، الذي اعتبر المدينة مكانا طبيعيا لإقامة الانسان المتحضر، فالمدينة من وجهة نظره عبارة عن نظام ايكولوجي يتميز بالتغير المستمر، وله قوانينه التي ترتبط بالنظام الطبيعي والأخلاقي. وأن كل ما يتعلق بالجانب الانساني والبشري داخل المدينة يطلق عليه بالايكولوجيا البشرية، والتي تتمحور دراستها حول القيم والمعايير الثقافية التي تحكم سلوك الأفراد.

لقد حاول بارك تحليل جذور المدينة ومميزاتها من عادات وتقاليد الناس الذين يعيشون بها، مما يجعل للمدينة تنظيما أخلاقيا إلى جانب تنظيمها المرفولوجي، وأن كلا من التنظيمين يتفاعل مع الآخر، وإذا كان بناء المدينة وتركيبها يفرض نفسه على الناس منذ البداية بضخامته وتعقيداته الظاهرة للعيان، فهذا البناء بدوره له جذور في الطبيعة البشرية والتي تظهر من شكل هندسته. إن هذا التنظيم الذي تتخذه المدينة والذي ظهر استجابة لحاجة سكانه، عندما يتشكل يفرض نفسه على السكان ويعمل على توزيعهم وفق خطة أو تصميم. وبالتالي، فإن كل من البناء والتقاليد عنصرين مختلفين لكن متفاعلين، لمركب ثقافي يحدد الخصائص المميزة للمدينة وشخصيتها التي تختلف عن الريف(2).

- نجد أن بارك من خلال هذا التوضيح حول المدينة اقتصر على دراسة التنظيم الخارجي للمدينة. لهذا، في محاولة لصياغة نظريات جديدة من أجل تفسير دينامية المدينة، عمل ماكينزي على تحديد العمليات الايكولوجية التي تتحكم في التنظيم الداخلي للمدينة، وقد وصف هذه العمليات بالتركيز والتشتت، والمركزية واللامركزية، والعزل، والغزو والاحتلال، وتتم هذه العمليات على الشكل التالي:
- التركيز والتشتت، يدل التركيز على تجمع وتوطن الوحدات الايكولوجية (الأفراد، الأنشطة، المؤسسات) في أجزاء محددة من المدينة. ويدل التشتت على ميل الوحدات الايكولوجية إلى ترك مناطق التركيز والانتقال إلى مناطق أخرى من المدينة، وتقاس درجة التركيز والتشتت بمؤشر الكثافة؛



- المركزية واللامركزية، المركزية هي ميل الوحدات الايكولوجية المتشابهة إلى التجمع حول نقاط محورية، وتقاس هذه العملية بمؤشر السيطرة. أما اللامركزية فهي ميل الوحدات إلى ترك النقاط المحورية؛
- العزل، يشير إلى الانفصال المكاني للأنشطة والسكان في إطار المنافسة على المواد النادرة والمواقع الجديدة، ويقاس ذلك عموماً بالتخصص الوظيفي؛
- الغزو والاحتلال، يقصد بالغزو هو انتقال الوحدات الايكولوجية إلى مناطق جديدة يمكن أن تكون بعيدة، أما الاحتلال فهو سيطرة تلك الوحدات الايكولوجية الغازية كلياً على المنطقة الجديدة(3).

إن كل من بارك وماكينزي عملاً على دراسة الايكولوجية الحضرية للمدن الأمريكية، من خلال وصف تنظيم المدينة ونموها الفيزيائي. إلا أن دراستهم لم تشمل نتائج النمو وآثاره على التنظيم الاجتماعي والفرداني، ولم يتم تحليل هذه النتائج لمعرفة مدى التجانس الاجتماعي. لأنه عندما يحدث هذا النمو بطريقة عادية ومألوفة تتم عملية التجانس بسهولة ويسر، ولا يترتب عنها إلا قدر بسيط من التفكك اللازم لإعادة التنظيم. أما إذا كان النمو سريعاً وبطريقة غير اعتيادية، عندئذ يحتل التجانس الاجتماعي وتظهر معالم التفكك واضحة وجلية.

في هذا الإطار، قدم برجس إسهاماً متميزاً يكشف عن تأثير بالغ بالايكولوجيين الأوائل، فقد كان مهتماً بتطوير النظرية الايكولوجية، ولكي يقيّمها حاول وضع نموذج ووصف بياني للطريقة التي تنمو بها المدينة، وتنظيمها المساحي مستخدماً في ذلك خريطة ايكولوجية لمدينة شيكاغو كأساس لبحثه.

1.2 نموذج برجس الدوائر المترازة: المركزية الحضرية والنقل الجماعي الحضري

يعتبر ارنست برجس (Ernest BURGESS) من بين الرواد الأوائل المؤسسين للسوسيولوجيا العصرية بالولايات المتحدة الأمريكية، حيث عمل على تأسيس الايكولوجية الحضرية (La Nouvelle Ecologie Urbaine) سنة 1926(4).

أثار برجس من خلال الدراسات التجريبية التي أجراها على مدينة شيكاغو الأمريكية، بعض العوامل المتحكمة في التوطن المجالي داخل المدينة، ووجد أنها تتطور وفوق 5 دوائر مترازة. ولفهم هذا النموذج يجب قبل كل شيء تحديد نقطتين أساسيتين: التذكير بالتطور الذي عرفته مدينة شيكاغو هذا من جهة. ومن جهة أخرى، فهم الفرضيات التي بلور على أساسها النموذج الشهير في السوسيولوجيا الحضرية المتمثل في الدوائر المترازة(5).

انطلق برجس من المعطيات التي عاشتها مدينة شيكاغو إثر تعرضها لحريق مهول، إذ شهدت إعادة الإعمار بشكل سريع، وبفعل نموها السكاني من 4000 نسمة سنة 1837 إلى 3 ملايين نسمة سنة 1960، لم تعرف المدينة تنظيمًا مهيكلًا للتعمير، كما أن الفقر والجرائم والصراعات العرقية زادت من تفاقم هذا المشكل. على هذا

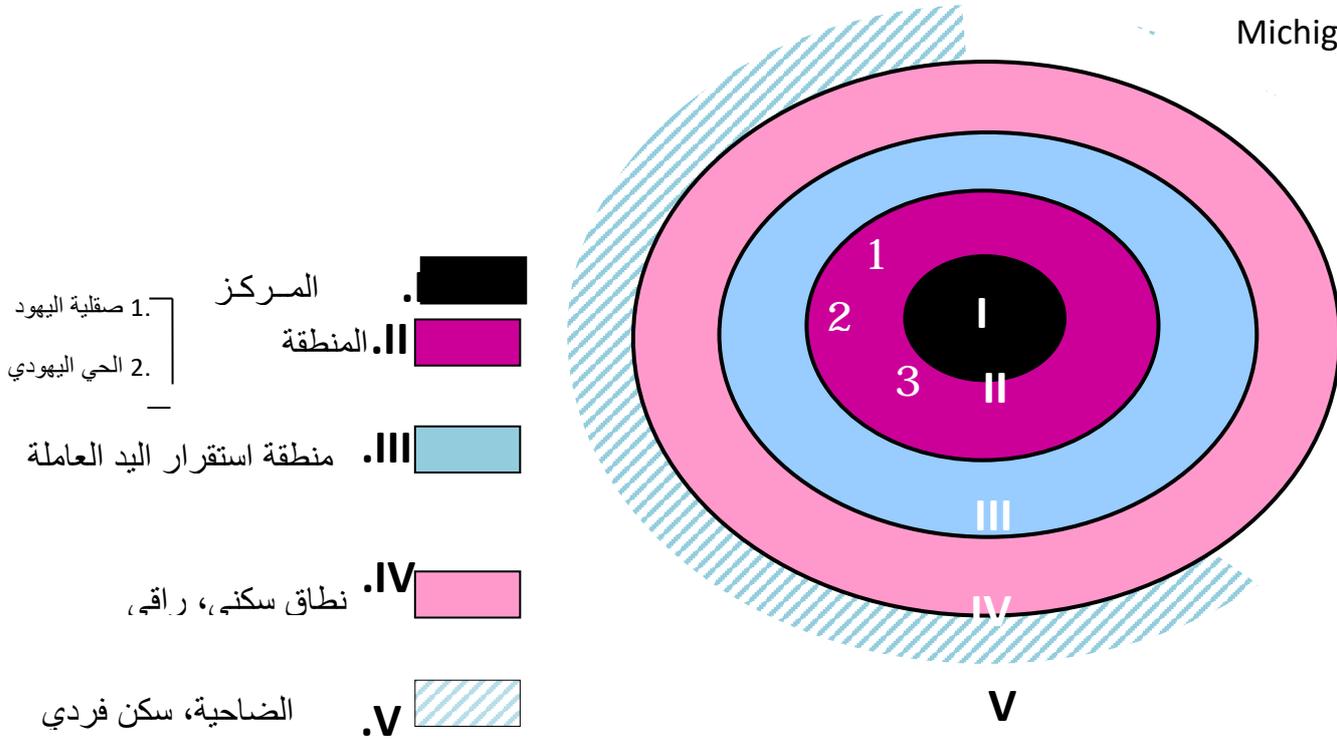


الأساس، توصل برجس في إطار دراسته للبيئة الحضرية لشيكاغو، إلى وجود تشابه ما بين الايكولوجية الحضرية وتطور المجتمعات الإنسانية، فكل مدينة هي تركيبة من المجالات الاجتماعية المختلفة (6).

شكل رقم 1، نموذج برجس: الدوائر المترابطة

بحيرة ميشيغان

Michigan



Source : PAULET Jean-Pierre, Géographie Urbaine, P 118.

إن نموذج الدوائر المترابطة المين في الشكل أعلاه، هو الشكل العادي لتوسع أي مدينة، انطلاقاً من مركز أعمالها الذي يشكل الحلقة الأولى باعتباره النواة الرئيسة في القيادة والنقطة المحورية لالتقاء خطوط النقل (I)، هذه المنطقة عادة ما تكون محاطة بنطاق انتقالي وهي منطقة سكنية مع الاستمرار التدريجي للأعمال والصناعات الخفيفة (II)، ثم هناك حلقة ثالثة عبارة عن منطقة سكنية تستقر بها اليد العاملة ذات مستوى اجتماعي محدود (III)، بعدها توجد حلقة رابعة تعتبر بدورها منطقة سكنية تشتمل على عمارات جماعية بعضها راقية إلى حدود المدار الحضري (IV)، وأخيراً الحلقة الضاحوية البعيدة عن مركز الأعمال وينتشر بها السكن الفردي الخاص بالفئة الاجتماعية الميسورة (V) (7).

وفق هذه التشكيلة لاحظ برجس أن المستوى الاجتماعي يتحسن بشكل ملحوظ من المركز في اتجاه الهامش والكثافات تنخفض، ويمكن تفسير هذا الاختلاف في التوزيع المجالي للسكان بعملية الغزو والاستخلاف، بمعنى أن



كل فئة اجتماعية بعد تحسن مستواها تفضل النزوح نحو الهامش وتستبدل بالفئة الأقل مستوى منها، ويتتابع ذلك على التوالي (8).

ونستخلص من خلال تراتبية الحلقات، أن وسائل النقل والمواصلات لعبت دور مهم في توسيع المجال الحضري بمدينة شيكاغو، خصوصا الحلقتين الأخيرتين، فالحلقة الرابعة كانت نتيجة النقل الجماعي بالخصوص (الحافلات والمترو...). والحلقة الخامسة شجعت عليها السيارة الخاصة، هذه الأخيرة وجهت التعمير الحضري في مدن الولايات المتحدة الأمريكية، وساهمت في القضاء على الحياة الاجتماعية بها وعززت من القيم الفردانية.

على الرغم من محدودية نموذج برجس والانتقادات التي تعرضت له نظريته، نحتفظ بنقطتين أساسيتين لا يمكن الاغفال عنهما بالنسبة لهذا النموذج:

- التعارض الجوهري ما بين مركز متعدد الوظائف وهامش مخصص للسكن، وهذا الشكل من التعارض ينطبق بشكل كبير على معظم المدن، بمركزها القيادي لاحتضانه مختلف الأنشطة خصوصا النادرة، على خلاف الهامش الذي يلعب دور الخزان البشري لتوفره على أهم التجزئات السكنية؛

- النقل الجماعي الحضري يفرض شبكة توزيع للخطوط ذات طابع إشعاعي، وذلك ليس بالغريب على طبيعة التنظيم المركزي. وبالتالي، تبقى السيارة في ظل هذه الوضعية هي التي تضمن الاتصال ما بين المناطق الهامشية (علاقة هامش - هامش)، في حين النقل الجماعي يعزز من المركزية الحضرية بربطه للمحاور ما بين الهامش والمركز (علاقة مركز - هامش)، وهذا يساهم في وجود شبكة نقل إشعاعية تمر جميع خطوطها عبر المركز، باعتباره نقطة استقطاب.

2. مفهوم المركز والهامش: علاقة تعارض واختلاف

يقسم المجال الجغرافي على عدة مستويات (مدينة، جهة، بلد، عالم)، وإلى مجموعات فرعية تعرف تفاوتات في التنمية وفي توزيع الثروات، وعلى هذا الأساس ظهر كل من مفهوم المركز والهامش.

2.1 المركز والمركزية الحضرية

يستعمل مفهوم المركز في المدن والأوساط الحضرية للدلالة على النواة الأصلية للمدينة، وحسب التعاريف الواردة في المعاجم، فإن المركز يمثل الجزء الأصلي للمدينة، والذي يحتكر بكيفية مطلقة الوظائف العليا: الأنشطة السياسية والإدارية والأنشطة البنكية والأنشطة التجارية، وكالات الأسفار، التجهيزات السياحية، القاعات الثقافية، أنشطة التوزيع، التجارة الفاخرة، والخدمات الحرة (المهن الحرة، الاستشارة القانونية، عيادات الأطباء الخاصة).



يضم المركز جميع الوظائف القيادية والأنشطة المتميزة ويقصي الوظائف الثانوية، ويعتبر نقطة تلاقي طرق المدينة، أو التي تصلها بالمدن المجاورة، الأمر الذي يعرف اكتظاظ أثناء تنقل الأفراد النشيطين، وينتج عنه ازدحام في حركة المرور (9).

وبسبب تطور وسائل النقل والمواصلات تضاعفت وتعددت الأنشطة القيادية، وأصبحت تغطي على المركز كل الوظائف المتعلقة بتسيير المدينة والمجالات المجاورة، من هنا أضحى مركز المدينة يمثل رمزا للسلطة والإشعاع، ومن شأنه أن يشكل قطبا لتنمية المجال المحيط به، فهو يساهم في عمليات التبادل داخل المدينة، ويضم فئات اجتماعية مختلفة، وهذا يخول له أن يكون بؤرة مركزية. وفي الواقع، إذا كانت المدينة تشكل مكانا للتلاقي وللجدل ولتبادل وجهات النظر المتعارضة، فإنها تجد في المركز مكانا متميزا للتعبير عن ذلك (10).

2.2 الهامش والتمدين الهامشي

لا يمكن تعريف مفهوم الهامش بدقة، لأنه من الناحية النظرية فارغ من المحتوى، وقيمته تكمن في علاقة التبعية التي تجمعها بالمركز. إذ يعتبر الهامش مجموعة من الأحياء التي تقع بمحيط المدينة بعيدا عن المركز (11)، لذلك من الضروري أن نميز بين الضاحية ويتعلق الأمر بالأحياء الهامشية للمدينة، وبين التمدين الهامشي وهو السكن الحضري المنتشر في الأرياف المحيطة بالمدينة.

يختلف المجال الهامشي عن المركز حيث يتميز بالضعف الاقتصادي والاجتماعي، ويتجلى ذلك في انخفاض المستوى المعيشي وضعف الانتاج وضياع الموارد لفائدة المركز، مما يؤدي الى هجرة السكان والرساميل. ولا شك أن أهم العوائق التي يعرفها الهامش تتمثل في غياب الانتقائية في اتخاذ القرارات وتبعيته للمركز (12)، وبذلك يعرف الهامش اختلالا مجاليا بينه وبين المركز، نظرا لخصائصه المختلفة المتناقضة والمتعارضة.

وحسب هذا التعريف، فالهامش باعتباره جسم اجتماعي يكبر بشكل مستمر ومتواصل نتيجة تزايد السكان، فإنه يعرف بدوره توسعا مستمرا، ويمكن أن يصير مجالا قريبا من المركز أو مركزا جديدا بسبب توسع حجم المدينة مع مرور الوقت. ولقد ساهمت في ظهور المجال الهامشي وسائل نقل مختلفة (الحافلات، مترو، سيارات خاصة). وعليه، فالمسافة ليست وحدها معيار لتحديد الهامش لأنها غير ثابتة، لهذا لا بد من الأخذ بعين الاعتبار الوضع الاقتصادي والاجتماعي الذي يتميز بالتدني والهشاشة في المجال الهامشي (13).



3. مساهمة النقل الجماعي الحضري في تعزيز المركزية الحضرية

يلعب النقل الجماعي الحضري دورا مهما في تقوية التناقض والتعارض ما بين المركز والهامش، والهجرة القسرية للوظيفة السكنية بعيدا عن مركز المدينة، نتيجة عملية تفاعل وتداخل ثلاثة عناصر: النظام الاقتصادي والنظام الاجتماعي اللذان يميزان التنظيم المجالي للمدينة، ثم نظام النقل الجماعي.

3.1 النظام الاقتصادي – المجالي

إن التعارض القائم بين مركز المدينة ذو الوظائف المتعددة وضاحتها بوظيفتها السكنية، من بين التناقضات الأساسية للرأسمالية، والتي تظهر بوضوح في المجال الحضري، فالجال في ظل هذا النوع من النظام لن يكون سوى مجالا لتيسير المعاملات الاقتصادية، تم إعداده وتنظيمه بهدف تحقيق أقصى حد من عمليات تراكم الرأسمال.

تبعاً لهذه الدينامية غالباً ما تتوطن معظم المقاولات الاقتصادية في مركز المدينة، بالنظر إلى وفورات الحجم التي يقدمها المجال المركزي في تحقيق أقصى قدر من الأرباح من عائدات الاستثمارات. وهذا بالطبع يؤدي إلى ارتفاع الطلب على استعمال الأرض في المجالات المركزية، ومنه ارتفاع قيمتها العقارية. وعند ذلك يزداد إشباع المركز وجاذبيته للتنقلات السكانية، وكل تحسن في عروض النقل يؤدي إلى هيكلية شبكة نقل ذات طابع إشعاعي متوجهة نحو المركز، تسهل الولوج إليه لأنها تخضع لمنطق الطلب، ويبقى دور النقل الجماعي الأساسي هو تلبية الحاجيات من التنقلات لا غير.

3.2 النظام الاجتماعي – المجالي

في الوقت نفسه الذي يعرف فيه المركز توطن الأنشطة الاقتصادية الأكثر ربحاً وجاذبية، فإن المجالات الهامشية لم تسلم بدورها من حدة المضاربة العقارية، حيث أن المنعشين العقاريين يساهمون في تعميق التعارض والاختلاف بين المركز والهامش، مما يزيد من استفحال تجزئ المدينة واختلاف مناطقها. إذ أن الاقبال المهم لمختلف المقاولين الاقتصاديين على المجالات المركزية والصناعية يظهر أكثر جلياً في المجالات الهامشية، التي تتميز بمردودية ضعيفة مرتبطة بجملة من الأمور منها الضعف في التجهيزات. كما أن عمليات الانتاج المتوفرة والوظائف الموزعة والحاجيات المختلفة هي نماذج ثقافية مستوردة.

أصبحت وظيفة الإسكان، في ظل وسط حضري يثمن تقاليد السكن الفردي، عنصراً محركاً للأنشطة الاقتصادية والبنيات العقارية الموجودة، كما تستغل وتوظف المجالات الهامشية كوعاء لتراكم الرأسمال، وصارت مناطق جذب نظراً لبعدها عن المركز والسبب في ذلك أتمنة الأرض المغربية، وهكذا ومع مرور الزمن سيعرف المجال الحضري توسعاً وتخصصاً. وبالتالي، لا شك أن النظام الاقتصادي والاجتماعي عاملين يؤثران على شكل وطبيعة تنظيم المجال الحضري، وسيؤثران أيضاً على نظام النقل الجماعي الحضري.

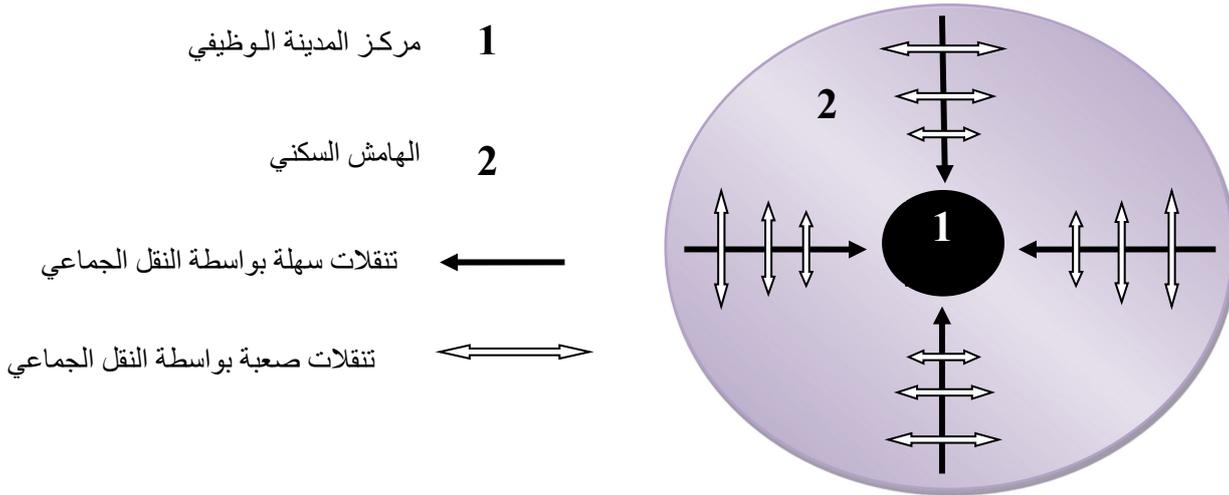


3.3 نظام النقل الجماعي

ظهر النقل الجماعي نتيجة إقبال الفاعلين الاقتصاديين على المجال المركزي، وضعف أو غياب امتلاك وسائل نقل خاصة لأغلبية العمال والموظفين (بالإضافة إلى التلاميذ)، لتلبية وتغطية الطلب على التنقلات. بناء على ذلك، فإن النقل الجماعي يخضع لطبيعة التنقلات التي تتم في معظم الأحيان من الهامش نحو المركز، مما يجعل شبكة النقل تتسم بالمركزية حيث تمر جميع خطوط النقل من وإلى المركز، وهو ما يترتب عنه مجموعة من المشاكل، من بينها الازدحام والضوضاء خاصة في أوقات الذروة.

في هذه الحالة، باعتبار النقل الجماعي نسق فرعي يندرج ضمن نسق المدينة، فإنه يخضع لطريقة التنظيم المجالي للمدينة، من حيث مكوناتها الاقتصادية والاجتماعية. فإذا كان هناك تعارض واختلاف بين أجزاء المدينة من حيث وظائفها واختصاصاتها، فنظام النقل الجماعي غالبا ما يقوي التمايز السوسيو- مجالي داخل المدينة، لأنه يساير طبيعة التنقلات ومساراتها.

شكل رقم 2، نموذج المجال الحضري والنقل الجماعي



Source: Belhareth Taoufik, Le Transport Collectif Dans Les Grandes Villes Tunisiennes : Sousse, Sfax et Tunnis, p. 206.



خاتمة

تتحكم عدة عوامل حضرية في توليد التنقلات السكانية، منها ما يتعلق باستعمالات الأراضي في المنطقة الحضرية، والتوسع المجالي المتمثل في الامتداد العمراني الأفقي أو العمودي. ومنها ما يتعلق بنوعية المرور وارتباط ذلك بشبكة الطرق الحضرية وأمطاطها، والطاقة الاستيعابية لها وكفاءتها في تلبية الاحتياجات المرورية القائمة. تبعا لذلك، تبقى المدينة بمثابة منظومة تتكون من عدة أحياء تستأثر كل واحدة بوظيفة معينة، ويأتي هنا دور النقل الجماعي في الايصال والربط بينها، ويكون المركز النقطة المحورية التي تؤطر المناطق المحيطة به بالنظر لأهميته السوسيو-اقتصادية، وبذلك يساهم النقل الحضري الجماعي في تعزيز المركزية الحضري، وفي الوقت نفسه مواكبة التوسع المضطرد للمجال الحضري.

الهوامش:

- 1- زين العابدين علي، مبادئ تخطيط النقل الحضري، الطبعة الأولى، دار الصفاء للنشر والتوزيع، عمان 2000، ص. 15.
- 2- السيد عبد العاطي السيد، علم الاجتماع الحضري، ج. 2، دار المعرفة الجامعية، الاسكندرية 2000، ص. 44 - 45.
- 3- قيرة إسماعيل، علم الاجتماع الحضري ونظرياته، منشورات جامعة قسنطينة، قسنطينة 2004، ص. 53 - 56.
- 4- http://fr.wikipedia.org/wiki/Ernest_Burgess
- 5- Paulet Jean-Pierre, Géographie Urbaine. Ed. Armand Colin/HER, Paris 2000. p.117.
- 6-Ibid.
- 7- http://fr.wikipedia.org/wiki/Ernest_Burgess
- 8- Belhareth Taoufik, Le Transport Collectif Dans Les Grandes Villes Tunisiennes: Sousse, Sfax et Tunis, Publication de la Faculté des Lettres de Manouba, Tunis 1990, p. 207.
- 9- Belhareth Taoufik, Op.cit, p. 71-72.
- 10- Remy Jean et Voye Liliane, La ville vers une nouvelle définition ?, Collection ville et entreprises, Ed. L'harmattan. Paris 1992. p. 134.
- 11- Lacour Claude et al., Mobilité et desserte des zones périphériques par les Transports collectifs, Ed. Centre National de la recherche scientifique, Paris 1981, p. 3-4.
- 12- Bailly Antoine et al., ENCYCLOPEDIE DE LA GEOGRAPHIE, Ed. Economica. Paris 1995, p. 585.
- 13- Lacour Claude, Op.cit., p. 5.