

ترحال في المجال : تونس العاصمة

عمر بالهادي

أستاذ متميز، جامعة تونس
عضو بالمجمع التونسي للعلوم والآداب والفنون

النص هو حوصلة للمداخلة في حصة "ترحال في المجال"، إذاعة تونس الثقافية، الخميس 23 أفريل و28 ماي 2020 التي ينشطها الأستاذ المنجي بورقو: "سفر في الذاكرة المحلية وفي التعرف على المميزات الطبيعية والبشرية وأسس التنمية المستقبلية وإبحار لفتح نوافذ السياحة الثقافية".

1- الموقع : أهمية الموقع وموقعه

تقع مدينة تونس في منبسط يطل على خليج عبر البحيرة يمثل سهلا فيضيا لوادي مجردة في الغرب والشمال ووادي الكبير - مليان في الجنوب، تتخلله بعض الجبال الصغيرة كجبل النحلي في الشمال الغربي وجبل الجلاز في الجنوب الشرقي التي مثلت حصونا دفاعية وكذلك حواجز أمام توسع المدينة. يمثل حوض العاصمة منطقة زراعية خصبة منذ القدم شكلت ولا تزال الحزام الخضري واللبنّي للعاصمة، يمونها بنسبة هامة بالخضر والغلال ولا تزال بعض الضواحي محافظة على طابعها الفلاحي مثل مرناق ومنوبة وسكرة.

تقع مدينة تونس على برزخ بين ثلاث مسطحات مائية (البحيرة، سبخة اريانة، سبخة السيجومي) ومجموعة من التلال في الشمال والجنوب والتي كانت في البداية عناصر دفاع وحماية لمدينة محدودة في رقعتها، لتصبح مع توسعها وخروجها من الأسوار عناصر ضغط وعوائق طبيعية لتهيئة العاصمة ووجهت توسع جبهات التحضر للعاصمة وامتدادها الأخطبوطي تبعا لمحاور النقل.

2 - الأهمية البشرية والاقتصادية للعاصمة : أهم مركز اقتصادي بالبلاد

تمثل تونس عاصمة إقليمية تشع على الشمال الشرقي وجزء من الشمال الغربي وهي كذلك عاصمة وطنية تسير كامل التراب الوطني تبعا للتركز المفرط للنظام السياسي والاقتصادي التونسي.

تمثل العاصمة ربع السكان (24,1%) حيث يصل حجمها إلى 2643600 نسمة سنة 2014 وتثلث سكان المدن مجمعة (31%)¹، تمتد على مساحة شاسعة تقارب 27100 هك، تشمل 4 ولايات (3 سنة 1983 و4 منذ 2001) و38 بلدية مما يجعل من التنسيق عملية صعبة.

تعتبر العاصمة تونس مدينة متعددة التخصصات حيث تمثل أهم مركز صناعي (30% من مواطن الشغل) بها صناعة متنوعة ومتطورة. وهي كذلك مركز مينائي (رادس - حلق الواد) ونقل جوي (مطار تونس قرطاج)، ومركز للأنشطة ذات التكنولوجيا العالية بما في

¹ - 22.1% من السكان و32.6% من سكان المدن حسب مصادر أخرى تعتمد طريقة مختلفة لتحديد مدينة تونس بحذف سكان الأرياف.

ذلك الأقطاب التكنولوجية (الغزالة، سيدي ثابت، برج السدرية، منوبة) بالإضافة إلى تركيز تجارة الجملة والتجارة المختصة والسياحة الاستشفائية والسياحة الاعمال والندوات. وهي كذلك مركز استقطابي تجذب 40% من المهاجرين (9420 مهاجر سنويا في الفترة 2009-2014)، 38.4% من الطلبة (77% في التعليم الخاص) و40% من الموظفين ونسبا كبيرة من رجال الأعمال والمهن الحرة. تمثل 32% من الاستثمار العام، 30% من الاستثمار الصناعي والاجنبي ومن مواطن الشغل الصناعي، 35% من مواطن الشغل، 35.9% من القيمة المضافة، 37% من الناتج المحلي الخام، 52% من المؤسسات الجديدة، 45% من نوادي الأنترنت، و47.4% من طلبة التكوين المهني الذين يحملون شهادة البكالوريا (Belhedi A 2019).

نجد الاستقطاب الوطني بالرغم من تسجيل نسبة نمو ديمغرافي منخفضة مقارنة بالعديد من العواصم منذ نهاية السبعينات خاصة، بعد فترة الستينات والسبعينات (1965-1975) التي شهدت طفرة هجرية كبيرة نتيجة تأسيس الدولة الحديثة أولا وتأثيرات التجربة التعاقدية بعد ذلك، جعلت العاصمة تسجل نسب نمو فاقت 5% جعلت السلط آنذاك تقوم بدراسة الهجرة والتشغيل سنة 1972 وأدت المدينة إلى اكتساح حوض تونس.

تعد العاصمة أهم سوق استهلاكية بالبلاد حيث تتمتع بمستوى دخل مرتفع جعلها تمثل ثلثي حجم الإنفاق الأسري وكذلك مداخيل مرتفعة للمؤسسات. فهي تسجل أعلى مستوى إنفاق فردي وأقل نسبة فقر.

تحتل العاصمة المراتب الأولى عموما على مستوى مؤشر التنمية الجهوية رغم تفاوتها داخل المدينة وتمثل نسبة هامة من القيمة المضافة وتستقطب نسبة مرتفعة من الاستثمار المباشر الخارجي (IDE) في فترة انحساره المجالي (62% من مواطن الشغل 67% من الاستثمار سنة 2016).

فدورها التسييري لا يزال يتعزز رغم التراجع النسبي لنسب النمو ونصيب المدينة من بعض الأنشطة كالشغل الصناعي (57.5% سنة 1972) والهجرة (40% من سكان العاصمة ولدو خارجها في السبعينات) حيث كانت لا تمثل الا 16% من السكان سنة 1956 في الوقت الذي تمثل فيه 45% من سكان المدن، 52% من الإنفاق الأسري سنة 1975 وكل الطلبة بعيد الاستقلال إلى حدود 1975.

2- التوسع والامتداد : العاصمة تخرج عن أسوارها

لقد خرجت المدينة من أسوارها لتكتسح الحوض الفيضي وتتخذ أشكالا متنوعة وتمتد على مسافات طويلة.

المدينة في أسوارها : تكونت المدينة العتيقة على هضبة تتوسط برزخا (isthme) يمثل ملتقى لأهم الطرقات، حول القصبة التي تمثل مركز السلطة السياسية. نجد حولها جامع الزيتونة (السلطة الدينية) وتحيط بهما الأسواق (السلطة الاقتصادية) وجاءت متدرجة حسب الأهمية الاقتصادية والاجتماعية للنشاط، تنطلق من سوق الذهب والعطور والشاشية وصولا

إلى المهن الملوثة (الصباغين، الحدادين، الدباغين، البرادعية، التبانين، الحجامين، ...) التي نجدها بأرباض المدينة التي تقع على أطرافها (باب سويقة، باب الجزيرة) التي أنشأت في فترة لاحقة لتستقطب المهاجرين والأنشطة الملوثة وغير المرغوب فيها في المدينة. وكانت المدينة تحيط بها أسوار تتخللها أبواب عديدة في زمن كانت تغلب عليه علاقات عدائية بين المدينة والأرياف المجاورة. تواصلت هذه الحالة إلى حدود انتصاب الحماية حيث وصل حجم المدينة إلى 130000 نسمة وتمتد على مساحة 300 هك (100 هك للمدينة و100 هك لكل ربض) وهي ما يمثل 10% من مساحة المدينة.

تجاوز الأسوار : مع توطن الجالية الاستعمارية كان لزاما اكتساح المجالات خارج الأسوار وكان الانطلاق من باب بحر في اتجاه الميناء حيث تكونت المدينة الأوروبية و عدة أحياء مثل مونفلوري (Montfleury)، سيسيليا الصغرى (Petite Sicile)، ميتيالفيل (Mutuelleville)، لافايات (Lafayette) أو احياء الجالية الإيطالية بحى الخضراء، ... وكذلك في أحياء بعيدة مثل Saint Henri في باردو أو الضواحي مثل : Saint Germain, Maxula Rades, وقد تبعتها في هذه التوجه الفئات الغنية التونسية في مرحلة لاحقة قبل الاستقلال وبعده حيث خرجت من المدينة واستقرا بالضواحي.

منذ الاستقلال وإلى حدود نهاية الستينات، كانت للهجرة والنزوح الأثر الكبير في تحول النسيج الحضري للمدينة العتيقة لتتحول بعض المنازل الفاخرة إلى مواطن سكن فئات أقل إمكانيات وتحول بعضها إلى وكالات تستقطب المهاجرين من الفئات الفقيرة. عوضت الفئات الفقيرة الشريحة الغنية للمدينة التي كانت تقيم حول المركز وعلى أهم طرقات المدينة (دار الأصرم، المستيري، خير الدين ...) وانتقلت إلى الضواحي الراقية مثل المرسى وقرطاج وسيدي بوسعيد... وقد أدى ذلك إلى تداعي البناءات وتدهور النسيج السكني واستوجب سنة 1967 بعث جمعية صيانة المدينة، ووضع برامج لتجديد بعض الأحياء مثل الحفصية، باب سعدون وباب سويقة وإعداد برنامج لإيواء سكان الوكالات وفي بداية هذا القرن.

وقد كان لسياسة الدولة السكنية دور هام في تجاوز الأسوار، تمثلت في انشاء أحياء شعبية لاستيعاب الوفود القادمة من الأرياف والقضاء على الأكواخ والسكن غير المهيكل. تكون في هذا الإطار حزام متصل يحيط بالمدينة من خلال إنجازات الشركة الوطنية العقارية للبلاد التونسية (SNIT) مثل أحياء الزهور، الزهروني، فطومة بورقيبة، التحرير، ابن خلدون، المنهلة، الكبارية، ...

التمدد العمراني : كان لاعتماد النقل الطرقي والسيارة كخيار منذ نهاية السبعينات الدور الأساسي في توسع العمران أدى إلى التخلي على الترام الذي كان يؤمن النقل الحضري بالعاصمة وبعث الشركة الوطنية للنقل (SNT) لتصبح الحافلة الوسيلة الأساسية لنقل الفئات الضعيفة والمتوسطة. وكان للسيارة العنصر الذي أدى إلى تجاوز المدينة اسوارها وتوسعها على الأطراف. فقد تطورت نسبة استعمال السيارة من 2.8% سنة 1977 إلى 4.9 سنة 1985، 6.7 سنة 1996 و10.2% سنة 2006² (PNUE, PAM, Plan Bleu 2008). فقد

² انتقل عدد السيارات من 29766 سنة 1977 إلى 40500 سنة 1985، 127700 سنة 1996 و237900 سنة 2006. نفس المصدر.

كانت السيارة تمكن 9.2% من التنقلات سنة 1977 لتصل إلى 28.9% سنة 2006 خلافا للنقل الجماعي الذي تطور من 27.3 إلى 19% والدراجات من 3.4 إلى 2.1% في حين تقلص السير على القدمين من 60.1% إلى 50% بين 1977 و 2006³ (District de Tunis 1989-1993).

ساهمت الدولة في تنظيم المجال العاصمي يخضع للتطبيق في شكل مناطق صناعية وسياحية وسكنية إثر أزمة التجربة التعاقدية من خلال بعث وكالات عقارية قطاعية للسكن (AFH) والصناعة (AFI) والسياحة (AFT) والتي شرعت كل منها في اقتناء الأراضي حسب استراتيجيات قطاعية دوم أية تنسيق بينها. فكانت الوكالة العقارية للسكني متوجهة أساسا للفئات المتوسطة في شكل مقاسم فردية او بناءات جماعية في شكل عمارات ساهمت في تمدد المدينة على مسافات كبيرة جعلت من مركز المدينة غير قادر على تلبية حاجيات فئات متوسطة وغنية أصبحت تقيم على أطراف المدينة على مستوى الخدمات والنفاذ. وكان لبعث إقليم تونس قد ساهم في توجيه هذا التوسع وتهيئة التراب العاصمي خلال النصف الثاني من السبعينات حيث تم وضع المثل الجهوي للتهيئة (Plan Régional d'Aménagement) وتعديل عدة مشاريع مهيكلة مثل شبكة الميتررو والمركز العمراني وشبكة الطرقات ومثال حركة المرور بالمركز وبعث المأوي وتوطن سوق الجملة وفي برمجة مراكز ثانوية : المركز العمراني في الشمال، مركز في الشمال الغربي وآخر في المروج. هذا التوسع العمراني تمثل في بعث عدة احياء مترامية كالمنازه في تواصل الأحياء الأولى (المنزه 1 - 5)، في شكل أحياء جديدة (المنزه 6-11) ومونفلوري الأعلى والمنارات والغزالة، والبحيرة (الشمالية في الثمانينات ثم الجنوبية في نهاية التسعينات) وحدائق قرطاج وعين زغوان... في نفس الوقت، كان السكن العفوي قد شمل جل المناطق الطرفية لاستيعاب الفئات الفقيرة والمهاجرة التي توطنت بالمدينة العتيقة وبالأحياء القريبة في فترة أولى ولكن وجدت نفسها مقصاة من السوق العقارية نتيجة ارتفاع كلفة المساكن والأراضي حيث ساهمت إقتناءات الوكالات في تراجع الرصيد العقاري وفي ارتفاع المضاربات العقارية أدت إلى ارتفاع القيم العقارية. من ذلك كان الحزام الثاني للأحياء غير المندمجة مثل دوار هيشر والتضامن والمنيهلة وغيرها...، مما تطلب من الدولة التدخل لتهديب وتأهيل هذه الأحياء عن طريق وكالة التهذيب والتجديد العمراني (ARRU) التي بعثت في الثمانينات. هذه الفترة من توسع المدينة كانت في الحقيقة بداية مرحلة جديدة تمثلت في الحوضرة (métropolisation) منذ بداية ثمانينات القرن الماضي.

انعكس التمدد العمراني خاصة من خلال الكثافة السكانية العامة التي انخفضت نسبيا منذ السبعينات وحتى قبل ذلك، ويرجع ذلك لنمو السكن الفردي الأفقي وتحرير النقل وقطاع البناء. كما تراجع مركز المدينة (العتيق والحديث) من حيث حجم السكان والكثافة الديمغرافية نتيجة تحويل المساكن إلى محلات تجارية ومكاتب في شكل تنقية المركز وقطاعه الخدمي، خاصة وأن المؤسسات الجديدة والحديثة أصبحت تنتصب في الأطراف نظرا لتثبيع المركز

³ - هذه النسبة كانت تمثل 65% سنة 1969 (PNUE, PAM, Plan Bleu 2008).

من حيث الأراضي والتشعب والاكتظاظ النقلي وهو ما جعل جودة السلع والخدمات في الأطراف تفوق بكثير شبيهاها في المركز التقليدي وتتوطن في مراكز تجارية ومراكز ثانوية تتطلب استعمال السيارة أساسا.

4- من نسيج متجانس إلى تشظي المشهد الحضري

يتميز النسيج الحضري التقليدي النسبي العمراني والمشهدي بين مختلف الأحياء خاصة من الخارج حيث لا يبرز التنوع الا في الداخل وذلك شأن المجتمع الذي يطغي عليه التجانس وتبقى الثروة في حدود المنزل أو القصر. خلافا لذلك، كلما ارتفع حجم المدينة، كلما غلب عليها عدم التجانس الاجتماعي والمجالي ليمثل السمة الأساسية للمدينة، ويبرز ذلك بصفة جلية أكبر في العاصمة. فالامتداد اللامتناهي على الأطراف يترك غالبا فراغات بين مختلف التجمعات والنوات الحضرية بما يحدث عدة تقطعات مشهدية لمن يتجول بين أطراف المدينة.

ساهم التطور العمراني في تجاور انسجة حضرية مختلفة مما يجعل المدينة تشهد تشظيا مشهديا كبيرا. فالمدينة العتيقة بأرباضها تمثل وحدة مشهدية لا مثيل لها رغم الاختلاف النسبي بين المدينة والأرباض المحيطة بها وحتى داخل المدينة ذاتها.

بجانب المدينة العتيقة، نجد المدينة الحديثة والتي نشأت وتطورت مع الاستعمار والتي تتمثل في السكن الجماعي في شكل عمارات متلاصقة ذات 3-5 طوابق حول خطة متعامدة ولا تزال تمثل طرازا معماريا متميزا ومتفردا خاصة وان هذا النسيج ضم ولا يزال المركز الحضري الوحيد للعاصمة إلى حدود منتصف السبعينات يضم المقرات الاجتماعية للبنوك وأمهات المؤسسات الاقتصادية ببنائها الفاخرة التي تعبر عن السلطة والثروة والحدثة والمركزية.

بجانب هذا المركز نجد الأحياء المعدة للجاليات الأوروبية في شكل سكن فردي يتمثل في الفيلات للفئات الغنية والمتوسطة يختلف نمطها المعماري عن نمط المدينة العتيقة وكذلك نمط المركز بعمارته. نجد ذلك في أحياء عدة مثل ميتيا فيل، مونفلوري، والعمران... كانت العاصمة، إلى حدود نهاية الستينات، أهم مركز صناعي حيث نشأت مناطق صناعية بصفة عفوية في الجنوب الشرقي مثل جبل جلود وسيدي فتح الله ومقرين والخروبة وانشأت بالقرب منها أحياء عمالية سواء بصفة عفوية أو برمجت لإيواء الفئات العمالية الأوروبية والنازحة للعمل في المصانع قبل وبعد الاستقلال مثل ديبوز فيل (Dubosville)، بالوفيل (Belleville)، الكبارية، ...

أما الهجرة وخاصة النزوح بعد أزمة ثلاثينات القرن الماضي والاربعينات وكذلك بعيد الاستقلال فقد أديا إلى إنشاء حزام من الأحياء الكوخية وسكن هش وأحياء غير مهياة تماما للسكن تفتقد إلى أدنى الخدمات لتؤم الفئات الفقيرة قريبا من المركز. نجد في هذا الإطار أحياء الملاسين والسيدة وبورجل والملاحة غيرها. كما تواصلت هذه العملية بعد الاستقلال نتيجة استقطاب العاصمة ومؤثرات سياسة التعاضد في الستينات حيث تكونت عدة أحياء عفوية تمثل حزاما متقطعا يحيط بالمدينة.

بعيد الاستقلال، تمثلت سياسية الدولة في الحد من الأكواخ والسكن العفوي والتمتداعي في شكل أحياء سكنية شعبية داخل المدينة (الحفصية، باب سعدون، باب سويقة، ...) أو خارجها وتمثل حزاما يحيط بالمدينة من الشمال والغرب إلى الجنوب، وذلك بإنشاء الشركة العقارية للبلاد التونسية "SNIT" التي تولت بناء العديد من الأحياء الشعبية في شكل مساكن صغيرة متلاصقة نجدها في عدة أحياء مثل أحياء الزهور، الزهروني، فطومة بورقيبة، التحرير، ابن خلدون، المنيهلة، حي النزهة ...

وأمام ارتفاع تكلفة السكن أصبحت الفئات المتوسطة غير قادرة على الحصول على مسكن مما حدا بالدولة إلى إنشاء الوكالات العقارية والصندوق الوطني للادخار السكني "CNEI" لتمويل المساكن في بداية السبعينات مما ساهم في تدعيم وإرساء "التنظيم" (Zoning). حيث ساهمت في إنشاء عدة مناطق صناعية (الشرقية، بن عروس، مقرين، بئر القصعة، قصر سعيد، ...) وسكنية في إطار مقاسم فردية (المنازة، المنارات، المروج، الغزالة، حدائق المنزه، عين زغوان، حدائق قرطاج، ...) ومنطقة سياحية بقرمت. هذا بالإضافة إلى تهيئة ضفاف البحيرة عن طريق شركة البحيرة مع التسعينات في إطار توسع المدينة في شكل تجمع ضخم يجمع بين الخدمات والتجارة والسكن الراقي يضم السفارات والشركات الكبيرة أو أحياء النصر في الشمال والمروجيات في الجنوب.

أما تشعب المركز الأصلي فقد أدى إلى بعث مراكز ثانوية تطورت إلى حد تجاوزت فيه هذا الأخير من حيث تنوع الخدمات وجودتها ووجود الماركات الأجنبية والمراكز التجارية التي تتوفر فيها جل الخدمات والسلع التجارية والتي جلبت إليها الفئات الغنية والمتوسطة. لقد ساهم استعمال السيارة في تشظي أكبر للمشهد الحضري من خلال بعث المؤسسات التجارية على طول الطرقات مما شجع على التخصص الوظيفي لبعض الطرقات الشعاعية مثل قطع الغيار (طريق الزهروني) أو التأثيث (ن طريق المرسى، طريق بنزرت) أو بيوت الاستحمام والمطابخ (طرق واد الليل)، ...

بجانب ذلك برزت "المراكز الصغيرة" (les centers) منذ نهاية السبعينات في الأحياء الجديدة الراقية أساسا، وجاءت من بعد ذلك المراكز الكبرى مثل كارفور (Carrefour)، تونس سيتي (Tunis City)، جيون (Géant).

كما أدى تمدد المدينة إلى تطور السكن الطرفي وهو سكن يجمع بين سمات الريف والمدينة من خلال العمل بهذه الأخيرة والإقامة في تجمعات سكنية بعيدة نسبيا. نجد وراء هذا التحضر الطرفي تطور النقل الجماعي بمد خطوط الحافلات للفئات الضعيفة والمتوسطة والاستعمال المتزايد للسيارة الفردية اللذان يربطان بين مختلف أجزاء المدينة وظيفيا مما سهل على المدينة دخول مرحلة الحوضرة (métropolisation) منذ الثمانينات.

5- مدينة تونس : الوضع الحالي والتحويلات الراهنة

تمثل العاصمة نقطة تركيز واستقطاب ديمغرافي واقتصادي في تدعيم متواصل يعكس تركيز النظام السياسي والاقتصادي بدأت تشهد بعض التحويلات منذ أكثر من ثلاثة عقود.

1.5- الوضع الراهن للعاصمة

تضم العاصمة ربع السكان وثالث سكان المدن، تشع على كامل التراب التونسي وتميزت بنسبة نمو مرتفعة مقارنة بالمدن الأخرى وخاصة المتوسطة ولكنها تبقى منخفضة مقارنة بعواصم أخرى.

تمثل العاصمة سوقا اقتصادية ضخمة تحدد حجم وطبيعة وملامح الاقتصاد التونسي بالنسبة للاستهلاك الداخلي خاصة وأنها تضم نسبا مرتفعة من ثروة الأسر والقيمة المضافة (35%).

تشكل العاصمة تجمعا حضريا (agglomération) تجاوزت اسوارها مع نهاية القرن التاسع عشر وأصبحت تتمدد من خلال الضواحي التي انتشرت حول المدينة وتوسعت بعد ذلك في شكل تحضر طرفي وعلى طول الطرقات بشكل اخطبوطي وحول المدن المحيطة بها في الحزام الأول والثاني.

تقوم العاصمة بدور مركز تسيير للتراب الوطني حيث تمثل العاصمة مركز السلطة وتعكس تركيز المنظومة الترابية والسياسية والاقتصادية قبل حتى انتصاب الحماية التي عززت هذه المركزية من خلال نشر نفوذ العاصمة على كامل التراب التونسي، وتدعمت هذه المركزية مع بناء الدولة الحديثة رغم برامج اللامركزية التي اعتمدت منذ منتصف السبعينات والخطاب السياسي المتداول.

كما مثلت العاصمة الوجهة الأساسية للهجرة منذ القرن التاسع عشر إذ تمثل تقريبا 40% من المهاجرين وتمثل الجهة الوحيدة التي تميزت دوما بحصيلة هجرية موجبة خلافا للمناطق الأخرى كالوسط الشرقي التي كانت سالبة في البداية او الشمال والجنوب الشرقيين اين نجد تناوبا بين الحصيلة السلبية والايجابية خلافا للمناطق الغربية التي تميزت على الدوام بحصيلة سلبية.

1.5- التحولات الراهنة : تمثلت التحولات في عدة جوانب لعل أهمها يتمثل في تطور دور العاصمة وإعادة هيكلة مجالها الحضري.

تراجعت نسبة النمو نسبيا منذ نهاية الثمانينات نتيجة الحد من النزوح (أصبح لا يمثل الا % من نسبة النمو) وارتفاع تكاليف العيش بالمدينة ومقاومة السكن غير المنظم. أصبحت نسبة النمو لا تتجاوز 3% في التسعينات و2% حاليا ولكن تبقى أعلى من المعدل الوطني بين 2009-2014 (1.03% سنويا) وتختلف من ولاية إلى أخرى: ولاية أريانة 3.16%، بن عروس 2.25%، منوبة 1.23% وتونس 0.75%. فقد كانت العاصمة تضم 560000 ساكن سنة 1956 موزعين في 13 بلدية وعلى مساحة تصل إلى 5000 هك وبكثافة سكانية تصل إلى 112 س/هك. تمثل المدينة العتيقة 170000 نسمة إي 30" من سكان العاصمة،

في حين تضم المدينة العصرية 80000 نسمة وتمثل 15% من سكان العاصمة (PNUE, PAM, Plan Bleu 2008).

كما تراجع حجم ونسبة المركز (القديم والحديث) نتيجة هجرة المقيمين إلى الضواحي والأطراف وكذلك توسع المدينة على الأطراف وهو ما يفسر ارتفاع نسب النمو من المركز في اتجاه الأطراف، حيث أصبح المركز في تراجع مستمر نتيجة تحويل المساكن إلى مكاتب تبعا لعملية تنقية المركز والقطاع الخدمي. فالكثافة الحضرية انتقلت من 112 س/هك سنة 1956 إلى 101 سنة 1975 و90 سنة 2002 (PNUE, PAM, Plan Bleu 2008) و80 حاليا، حيث أصبح المركز لا يتجاوز ربع سكان المدينة مع أنه يضم نصف مواطن الشغل. فالكثافات تصل إلى 29.4 س/هك بولاية تونس، 16.2 بأريانة، 8 بين عروس و2.9 بمنوبة وكثافة ديمغرافية عامة للعاصمة تناهز 9.75 س/هك : 2643600 نسمة على مساحة 2709.9 كم² مقابل 0.71 للبلاد التونسية (INS 2014).

لقد تراجعت نسبة العاصمة من سكان المدن من 45% سنة 1956 إلى 31% حاليا وذلك يرجع أساسا إلى ارتفاع نسبة التحضر بالبلاد (67.5% عوض 47% سنة 1956) وتنامي المدن الصغيرة من حيث العدد والحجم نتيجة سياسة التأطير الترابي التي اعتمدت منذ الاستقلال (75 بلدية سنة 1956 و350 حاليا). هذا المسار سيتدعم مستقبلا مع تعميم النظام البلدي على كامل التراب التونسي حيث تم انشاء 85 بلدية جديدة وهو من شأنه أن يدعم نسب نمو هذه التجمعات الناشئة على الأقل في مراحلها الأولى.

ولكننا نلاحظ، في المقابل، ارتفاع نسبة العاصمة من السكان منذ الاستقلال رغم تراجع نسبة نموها حيث مرت هذه النسبة من 16% سنة 1956 إلى 24% حاليا نتيجة التركيز المشط للمنظومة السياسية والاقتصادية للبلاد التونسية.

لقد كان المجال الهجري للعاصمة يشمل كامل التراب وبدأ في التراجع منذ الثمانينات وأصبح يقتصر أساسا على الشمال الغربي والوسط الغربي رغم أنها لا تزال إلى اليوم تمثل الوجهة الأولى للهجرة في أغلب الحالات وتراجعت نسب المناطق الأخرى وذلك لبروز مناطق أخرى جاذبة وتراجع الهجرة نسبيا كذلك.

وقد شهدت العاصمة عملية تنقية وظيفية على المستوى الداخلي حيث نلاحظ مواصلة تنقية القطاع الثالث ومركز المدينة لفائدة الأطراف ويبرز ذلك من خلال خروج عدة أنشطة إلى الأطراف المستحدثة أساسا في الشمال والجنوب وفرقة المركز التقليدي للعاصمة ليفضي إلى بعث مراكز ثانوية مجهزة بمراكز تجارية أصبحت تستقطب السكان بشكل جالب للأنظار من حيث العدد والنوع بحثا عن الجودة وتجنباً لمشكل التنقل بالمركز : محمد الخامس، مونبليزير (Montplaisir)، المنزه، المنار، البحيرة، المروج، ...

أما على المستوى الخارجي، فالعاصمة تشهد منذ عقود تنقية وظائفها لفائدة المناطق القريبة مثل الشمال الشرقي والساحل وجزءا هاما من الشمال الغربي في شكل أنشطة صناعية منتجة في موازاة مع تركيز خدمات الثالث الأعلى والأنشطة ذات التكنولوجيا العالية مثل

الصناعات الالكترونية والإعلامية وأقطاب تكنولوجيا (الغزالة، سيدي ثابت، برج السدرية، منوبة ولو بشكل محدود ...). وبذلك تكون العاصمة قد ولجت منذ الثمانينات مرحلة الحوضرة وأصبحت تمثل حاضرة بأتم معنى الكلمة.

6- من استقطاب الهجرة إلى التمدد الحضري : تعريف المدينة والتحضر الطرفي

تمثل العاصمة مخبرا اجتماعيا لكل التحولات والتفاعلات الاجتماعية والثقافية التي تطرأ على المجتمع والاقتصاد والتراب، حيث تمثل أكبر تجمع حضري تتعايش فيه مختلف الفئات الاجتماعية والأقليات والجاليات الأجنبية لتكون مركز ثقاف. وهي كذلك تجذب الوافدين من كل المناطق باختلاف عاداتهم وتقاليدهم وأنماط عيشهم مما يشكل عنصر تبادل وتفاعل بين مختلف المناطق والأوساط. كما أن المدينة اكتسحت المناطق الريفية والقرى المحيطة بها مما أنتج نمطا جديدا من التحضر يربط المدينة بالريف وهو التحضر الطرفي (Périurbanisation).

1.6- تعريف المدينة

أدت حركة النزوح المتزايد وبأفواج هامة منذ أزمة ثلاثينات القرن الماضي إلى تعريف المدينة (Ruralisation) من خلال تمازج النمط الحضري والنمط الريفي بمختلف تجلياته نتيجة أهمية النزوح الذي شهدته العاصمة منذ ثلاثينات القرن الماضي والأربعينيات والستينات وبداية السبعينات منه، مما أدى إلى ظهور أحياء كوخية (Bidonville) وأحياء هامشية غير منظمة على أطراف المدينة وتدهور البناءات في بعض الأحياء داخل أسوار المدينة نتيجة تعويض السكان الأصليين الأغنياء أساسا الذين انتقلوا إلى الأطراف مما أدى إلى إدخال سلوكيات وانماط عيش ريفية أساسا نجدها بالخصوص في الأحياء الشعبية. كما هدمت الأسوار ولم يبقى منها إلا بعض الأبواب (باي سعدون، باب الجديد، باي بحر، باب الخضراء، ...).

أدت هذه الحركة إلى هيكلة اجتماعية ومجالية للمدينة تعتمد في بعض الأحياء والمناطق تعتمد على توزع عشائري وقبلي للسكان وهي شكل من التواصل مع الريف وعنصر اندماج النازح والمهاجر، الجديد خاصة، في الحياة الحضرية الجديدة التي تعتمد أساسا على الهيكلة الاجتماعية-الاقتصادية.

تتجلى هذه السلوكيات في عدة مظاهر مثل تربية الدواجن والماشية (والحيوانات المنزلية كالكلاب والقطط) وتركها سائبة أحيانا كما هو سائد في الأرياف دون اية رعاية تذكر من السكان أو من السلط. ومشهد القطعان من الخرفان أو بعض الأبقار التي تتجول في بعض أنهج الأحياء القريبة من المركز أحيانا ونفس الشيء نلاحظه على مستوى استعمالات المسكن وكذلك على مستوى العقلية والسلوكيات الاجتماعية مثل الفردانية المفرطة في الأحياء الغنية خلافا للعلاقات الاجتماعية المكثفة في الأحياء الشعبية والعلاقات العرقية والقبلية والجهوية

في الاحياء غير القانونية والتي تجعل النسيج الحضري يخضع لتنظيم نقطي عرقي-قبلي داخل تنظيم عام يرجع أساسا للتنظيم الاجتماعي-الاقتصادي (Belhedi A 1983). هذه السلوكيات هي، في الواقع، نتيجة نمط سلوكي هجين يجمع بين الحضري والريفي في نفس الوقت دون أن يكون متأصلا في المدينة ودون أن يكون ريفيا بآتم معنى الكلمة وهو ما يتعزز من خلال انتشار السكن الطرفي.

2.6- السكن الطرفي

يتمثل السكن الطرفي في اكتساح المجال الريفي المحيط بالمدينة خارج الضواحي ويخضع إلى نمطين تجسما في تحضر الأرياف والقرى ونمو المدن والضواحي المحيطة بالمدن على عين المكان من جهة والتوسع الطرفي للمدينة في إطار عملية توزيع سكان المدينة الذين كانوا يقيمون بالمدينة من جهة أخرى.

● **التحضر على عين المكان :** الحجم الذي بلغته العاصمة اضطرها إلى التوسع على حساب الأراضي الفلاحية وضم التجمعات والقرى المتواجدة في الأحزمة المحيطة بها لتصبح بمثابة الضواحي أو في شكل تحضر طرفي (Périurbanisation) مما يجعل العديد من متساكني هذه المجالات يجمع بين الحضري والريفي سواء ويمزج في سلوكياته بين الطرفين فلا هو ريفي ولا هو حضري. يتجلى ذلك من خلال انتشار التجهيزات الأساسية والخدمات الحضرية على عين المكان مع المحافظة على الشغل وخاصة في الفلاحة بالنسبة لفئات سكانية هامة. نجد هذه التظاهرات في المناطق الريفية المحيطة والضواحي الفلاحية خصوصا مثل مرناق، منوبة، المرناقية، وادي الليل، الجديدة، طبرية، البطان، سكرة، البطان، سيدس ثابت، قلعة الأندلس، المحمدية،

● **الهجرة الحضرية للأطراف :** بجانب هذا التوجه، نجد النزوح الحضري (أو النزوح المضاد) الذي تمثل في خروج عدة شرائح من المدينة للسكن في المناطق الريفية والتجمعات القريبة للتمتع بالهدوء والطبيعة حجم أكبر للسكن وكلفة أراض وبناء منخفضة، مما طعم هذه التجمعات الريفية بفئات اجتماعية حافظت على مواطن عملها بالمدينة ولا يربطها بالمجال سوى السكن. هذه العملية أفضت إلى تحضر طرفي مترامي الأطراف وهو نمط جديد لا نجده إلا حول كبريات المدن ويجعل الاحزمة الخارجية تنمو بنسق ارفع من المناطق المركزية وتكتسح المناطق الريفية في غياب أو بمساعدة أمثلة التهيئة نفسها والتي تسعى بعض الجماعات المحلية لجلب هذه الشرائح المتوسطة والغنية لتطعيم المجتمع المحلي. وهو ما يفسر تطور البور الحضري بشكل جالب للنظر في إطار إستراتيجيات الاستباق وتجميد الأراضي الفلاحية قصد التفويت فيها في الوقت المناسب بأسعار مرتفعة. هذا المسار لم يكن ممكنا دون تطور وسائل النقل العمومي والخاص باستعمال السيارة التي أصبحت ضرورية للتنقل بين المركز والأطراف.

بجانب الخروج الطوعي لبعض السكان بحثا عن الأراضي أو الكلفة المنخفضة أو الطبيعة والهدوء، نجد البرامج السكنية للوكالة العقارية للسكن والباعثين العقاريين الخواص التي ساهمت في إعادة توزيع السكان تبعاً لنفاذ المدخر العقاري في المناطق المركزية والقريبة وتجعل الإقامة في الأطراف المنفذ الوحيد للحصول على مسكن بأثمان مقبولة مثل المرناقية، فوشانة، رواد... هذا التحضر وقع أساساً في شكل شعاعي حول الطرقات مما أدى إلى امتداد اخطبوطي للعاصمة.

فقد تسعت العاصمة بين 1975 و1985 بمعدل 444 هك سنوياً وأصبح السكن العفوي يمثل 32% من المساحة المبنية و44% من توسع السكن (PNUE, PAM, Plan Bleu) (2008).

7- الامتداد الأخطبوطي للنسيج الحضري : معوقات الموضع وتوجيه خطوط النقل

تطورت المدينة بشكل هام جعلها تتوسع كثيراً حيث تمتد على مساحة لا تقل عن 27100 هك بالنسبة لإقليم تونس، وأكثر في حدود 30000 هك إذا ما أدخلنا في العاصمة بعض التجمعات التي ترتبط وظيفياً بها ولكنها تنتمي إلى ولايات زغوان وباجة وبنزرت ونابل. فالكثافة السكانية تناهز 82 ساكن في الهكتار وهي تعتبر منخفضة بالنسبة لكبريات المدن التي يكون فيها السكن الجماعي أساسياً في العديد من أرجائها حتى الطرفية منها. فطبيعة الأرض في سهل فيضي، وخاصة في المركز، هشة جداً لا تسمح ببناء العمارات الشاهقة في المركز كما أن موقع المدينة في برزخ بين مسطحات شاسعة مائية كبيرة (سبخة اريانة، سبخة السيجومي، البحيرة) والتلال المحيطة من الشمال الغربي والجنوب الشرقي (الرابطة، جبل النحلي، جبل الجلاز، سيدي علي الرايس، جبل جلود، الخروبة) اضطرتها للتوسع خارج موقعها الأصلي منذ نهاية القرن التاسع عشر تبعاً لمسارات شعاعية محدودة. من ناحية أخرى، نجد أن العقلية السائدة لدى التونسي بصفة عامة تجعله يحبذ السكن الفردي ولا يقيم في العمارات الا اضطراً وندرك جيداً كيف أن توسع العاصمة كان مفرداً رغم الجهود لتشجيع السكن الجماعي. وقد ساهمت السياسة السكنية منذ البداية في تشجيع السكن الفردي من خلال الأحياء الشعبية والسكن الفردي المتطور وبرامج مقاومة السكن البدائي والشركة الوطنية العقارية للبلاد التونسية والوكالة العقارية للسكن بعد ذلك في تشجيع السكن الفردي لدى الفئات المتوسطة والضعيفة من خلال البناء أو المقاسم في موازاة مع تشجيع الادخار السكني من خلال الصندوق الوطني للادخار السكني (CNEL) في البداية والذي تحول بعد ذلك إلى بنك الإسكان في الوقت الذي جعل ارتفاع كلفة السكن، منذ بداية السبعينات، شرائح عديدة من الفئات الاجتماعية غير قادرة على اقتناء مسكن. فحي أبين خلدون مثلاً، أنشأ في البداية لإيواء الشرائح الضعيفة ولكن ارتفاع الأسعار العقارية أثناء إنجاز العملية أقصى هذه الفئات تماماً ومكن الشرائح المتوسطة من الاستيلاء على جزء هام من هذا الحي خلال السبعينات وبداية الثمانينات. كما أن الشرائح الفقيرة وجدت نفسها مقصية تماماً أمام توقف الدولة عن بناء المساكن الاجتماعية فكان عليها أن تلتجأ للسكن

العفوي لحلحلة مشكل السكن ويمثل حي دوار هيشر والتضامن أحسن مثال لذلك حيث كان ملجأ للمهاجرين القدامى والذين اقاموا في المدينة العتيقة أو أحياء أخرى من المدينة وكان لزاما على الدولة ان تتدخل لتهيئة هذه الأحياء وليدة الثمانينات والتسعينات عن طريق وكالة الجديد والتهديب العمراني (ARRU).

من جهة أخرى، نجد سياسة النقل قد ساهمت بشكل كبير في هذا التمدد المتزايد للعاصمة حيث تم إيلاء النقل الطرقي والفردى الأولوية من خلال التخلي عن النقل الحديدي وتحرير النقل في السبعينات وتشجيع امتلاك عن طريق القروض وصولا بما يسمى بالسيارة الشعبة والتي مكنت الفئات المتوسطة من السكن بعيدا على المركز.

هذه السياسة العمرانية جعلت العاصمة تتوسع بشكل اخطبوطي حول محاور النقل والتي تتخذ شكلا شعاعيا بدرجة أولى رغم التعديلات الحديثة ومد الطرقات الطرفية التي تربط مختلف المناطق (الطريق X, X2, Z4...). فكل الطرقات تؤدي للمركز الذي يمثل أهم منطقة شغل بالعاصمة تمثل 52% في حين أنه لا يتجاوز 24% من السكان مع بداية الثمانينات وتشقه كل الطرقات المؤدية للعاصمة.

هذا الامتداد كان على طول الطرقات الوطنية والجهوية، حيث تكون نسبة النفاذ مرتفعة والقيم العقارية كبيرة وحيث تنوطن الخدمات والمؤسسات. فالبناءات تكاد لا تنقطع من المركز وصولا الى الضواحي والمدن الطرفية التي توجد في حول العاصمة في اتجاه وادي الليل، طبرية والجديدة، او فوشانة والمحمدية وفي اتجاه المرسى وسكرة...

هذا الامتداد كان نتيجة تضافر عدة عوامل طبيعية وثقافية وسياسية جعلت شركة النقل تستجيب غالبا لربط سكان مناطق جبهة التوسع الحضري تحت الضغط الاجتماعي والسياسي لما تمثله الشركة من خدمة عمومية تنفذ سياسة الدولة. ونظرا لأهمية السكن العفوي الذي يمثل ما يناهز 40% من المساكن فإن سياسة النقل كانت تتمثل غالبا في ربط هذه الأحياء بصفة بعيدة ولاحقة، في شكل عملية تعديلية يطغى عليها الطابع الاجتماعي-السياسي متجاوزة في أمثلة التهيئة العمرانية للبلديات وللعاصمة ككل.

فبنية شبكة الطرقات الشعاعية، أدت في الواقع إلى شبكة خطوط نقلية شعاعية للحافلة بداية وحتى شبكة المترو، اتخذت شكل خطوط شعاعية تربط المركز بأهم الضواحي (الخطوط 1-6) مما ساهم في تعزيز هذه الشرايين الثقيلة في اتجاه اريانة، المنيهلة، منوبة، بن عروس والمروج. وستساهم شبكة النقل الحديدي السريع (Réseau Ferroviaire Rapide RFR) بدورها في مواصلة هذا التوجه نظرا لطبيعة هذا النقل الذي يرتبط بكثافات مرتفعة للفئات المتوسطة والضعيفة أين يكون الطلب مرتفعا على النقل ويحقق المردودية الدنيا للنقل.

8- النقل والنفاذ : معضلة العاصمة

يمثل النقل من أهم المشاكل التي تعترض العاصمة بجانب السكن والبيئة والتشغيل حيث كان محور اهتمام المخطط الجهوي للتهيئة في منتصف السبعينات (District de

(Tunis 1977) حين كانت الحافلة تمثل الوسيلة الوحيدة للنقل الحضري بجانب خطي السكة الحديدية للضواحي الشمالية (تونس المرسي) والجنوبية (تونس حمام الأنف ثم بعد ذلك برج السدرية) من خلال الاعتماد على النقل الجماعي وبعث مرار ثانوية مع تعزيز الطرقات الطرفية والحد من الطابع الشعاعي لشبكة النقل.

بدأ هذا التوجه منذ بداية السبعينات في شكل دراسة لتحديد وسيلة النقل المناسبة للعاصمة أفضت إلى اختيار النقل الجماعي الحديدي في شكل ترمواي أو ميترو، وتعزز هذا التوجه عند اختناق العاصمة بخطوطها الشعاعية الثلاثة في شكل حرف Y (الغرب، الشمال، الجنوب) تلتقي في منطقة محدود (البساج - باب سويقة - برشلونة). وقد وصلت السرعة التجارية للحافلات آنذاك إلى حدود 10 كلم/الساعة حيث وصل عدد التنقلات اليومية آنذاك 250000 وفترة تنقل يومي تصل إلى حدود الساعة والنصف⁴ (District de Tunis 1978). هذا ما أدى للقيام بدراسة أخرى في نهاية السبعينات لوضع شبكة الميترو الخفيف نظرا لطبيعة التربة التي لا تقبل أنفاقا على طول المسار خاصة في المركز الذي كان مع نهاية القرن التاسع عشر منطقة بحرية ولا ننسى أن نزل أفريقيا (Africa) سجل انسحاب ثلاث شركات في بناء الأسس نظرا لطبيعة الرسوبات الطينية غير الثابتة ولا تتحمل بناء العمارات الشاهقة أو الأنفاق. في هذا الإطار، قام إقليم تونس بدراسة لتعديل نسبي لمسار الميترو (كنت قد ساهمت فيها بشكل كبير) ونجح في ذلك بصفة نسبية من بينها توسيع منطقة التقاء الخطوط في المركز، أو تجنب بعض المسارات رغم اعتراض العديد من الأطراف آنذاك من بينها الشركة الوطنية للنقل (SNT) التي كانت تولي المردودية أهمية بالإضافة إلى المشاكل العقارية وانتزاع الأراضي والأجال التي تتطلبها مما جعل تكلفة الشبكة تتضاعف ثلاث مرات.

ساهم تركيز الأنشطة بالمركز والبنية الشعاعية للطرقات وشبكات النقل في تشبع المنطقة المركزية بشكل كبير حيث نجد أكثر من مليون يوم المركز يوميا وان 63% من التنقلات (باستثناء السير على القدمين) كانت عن طريق الحافلة وإذا تقلصت هذه النسبة اليوم فإنها تبقى مرتفعة إذ يفوق اليوم هذا الرقم حدود المليون. هذا التشبع جعل المركز التقليدي غير قادر على استيعاب هذه الأدفاق منذ نهاية السبعينات مما أدى إلى فرقة المركز وخروج الخدمات في اتجاه شارع محمد الخامس أولا ثم مونبليزير (Montplaisir) في مرحلة ثانية وأحياء المنزه والمنار ثم البحيرة والمركز العمراني والنصر والمروج في مرحلة لاحقة. هذا الانزلاق المركزي كان في اتجاه الشمال الشرقي أساسا في علاقة مع توطن الفئات الاجتماعية المترفة. وقد ساهم ذلك في إعادة توزع الفئات الاجتماعية بمختلف مستوياتها على أرجاء

4 - تم تسجيل ما يساوي 400 2888 تنقل يومي سنة 1978 مما يعطينا 3.37 تنقل للفرد الواحد منها 72% تنقلات منتظمة للعمل والدراسة و45.8% تنقل في اتجاه المركز. يمثل السير على القدمين 60.1% من مجموع التنقلات بجانب 27.3% للنقل العمومي أساسا بالحافلة قبل إنشاء المترو و9.2% للسيارة، 3.5% للوسائل الأخرى كسيارات الأجرة والدرجات (District de Tunis 1978). فالنقل العمومي كان يمثل 68.4% من مجموع التنقلات إذا ما استثنينا السير على القدمين وهو يمثل أساسا المسافات القصير. أما اليوم فقد ارتفعت نسبة السيارة بشكل كبير تبعا لتطور ملكية السيارة وبرنامج توريد السيارات الشعبية وكذلك إرساء نمط جديد يتمثل في النقل الجماعي وتراجع نسبي النقل العمومي لكنه يبقى في مستوى مرتفع بالمقارنة مع عواصم أخرى.

المدينة وامتداد الأحياء السكنية في موازاة مع إعادة توزيع مناطق الشغل من مناطق صناعية وخدمية وسياحية.

كان لإنشاء الميترو مساهمة في التحكم نسبيا في أزمة النقل سرعان ما تلاشت نتيجة تزايد الطلب وعدم مسايرة الميترو له من حيث السرعة والانتظام والسعة مما جعل البعض يتحدث عن تحول الميترو إلى سلسلة حافلات وتميز بنفس الإشكاليات بعد فترة وجيزة من احداثه (Busification) لما يشهده من اكتظاظ وطول فترة الترقب والتوقف في المحطات وعدم الانتظام وعدم الراحة في التنقل... هذا الوضع جعل الفئات الحبيسة للنقل العمومي تعيش أوضاعا عصيبة وأحيانا مأسوية للتنقل يوميا للدراسة والعمل لطول المعاناة وفترة التنقل اليومي.

هذا الوضع يعيشه كذلك أصحاب السيارات الخاصة الذين يعيشون يوميا من الاكتظاظ والتشنج وتعطل حركة السير مما يجعل فترة التنقل ترتفع كثيرا تكاد تناهز أو تفوق الساعة في كل رحلة. فالذهاب الى المركز أصبح أمرا مستعصيا ولا يقبل به إلا للضرورة حيث تقل أماكن الوقوف والمناوي في قلب المدينة وفي العديد من المراكز الثانوية المحيطة رغم بعض المجهودات المبذولة للبلدية (إنشاء عدة مناوي، وضع آلات لتحديد التوقف، ...) أو الخواص. وهذه ظاهرة بدأت تستفحل منذ منتصف السبعينات إلى أن أصبح المركز متشعبا على الدوام ووقعت عملية انزلاق في اتجاه الشمال الشرقي (شارع محمد الخامس، منطقة موندليزير، ثم البحيرة 1 وبعدها 2) وفرقة المركز الأصلي للعاصمة أديا إلى بعث مراكز ثانوية مكنت العاصمة من ولوج مرحلة الحوضرة منذ الثمانينات.

9- الحوضرة والمجال الحاضري : الحاضرة تونس واشكالية التهيئة

تمثل العاصمة حاضرة بآتم معنى الكلمة وبدأت العاصمة منذ الثمانينات تدير مجالا شاسعا يمثل مجالها الحاضري. وللحوضرة (métropolisation) دالتان، تشمل حجم ودور المدينة من ناحية وكذلك تنظيم المجال المحيط بالعاصمة من جهة أخرى.

1.9- الحاضرة

الحاضرة هي مدينة كبيرة تتجاوز غالبا المليون نسمة وتقوم بإيواء جل الخدمات النادرة لمتساكنيها ولمتساكني المناطق التي تشع عليها وتوطينها. فهي عاصمة اقليمية، وطنية او في مرحلة متقدمة عالمية. فتونس تلعب دور العاصمة الإقليمية تشع على كامل الشمال الشرقي وجزء من الشمال الغربي وشمال الساحل. وهي في نفس الوقت عاصمة وطنية تضم كل الخدمات من هذا المستوى سياسيا واقتصاديا وثقافيا. فهي تمثل أهم مركز اقتصادي في البلاد: صناعي وتجاري وخدمي وأكبر سوق استهلاكي ومركز نقلي حيث تضم أهم المطارات والموانئ وهي على رأس شبكة النقل البري والحديدي والجوي والبحري وشبكة الطرقات السريعة التي تمثل الشكل الجديد من النقل السريع والذي سيساهم في تدعيم مكانة العاصمة.

كما أن العاصمة تطمح إلى أن تلعب الحاضرة المتوسطة وكان ذلك من بين الأهداف التي كانت حاضرة في أمثلة التهيئة التوجيهية منذ السبعينات ولكن هذا الجانب بقي محدودا رغم اضطلاعها في فترة ما بمقر الجامعة العربية والمنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم (الألسكو Alesco) والبنك الأفريقي للتنمية (BAD) ولكن لفترة كانت ظرفية بالإضافة إلى مؤسسات دولية أخرى أقل أهمية واشعاعا. كما فشلت بعض المشاريع المالية خلال التسعينات مثل الميناء المالي في منطقة رواد أما مشروع سماء دبي، أو محدودية تهيئة البحيرة الجنوبية.

2.9- الحوضرة وتنظيم المجال الحاضري

تتمثل الحوضرة في خضوع مجال شاسع لتأثير حاضرة تتولى تنظيم مجال شاسع حولها يمثل المجال الحاضري تبعا لأهداف عامة للمدينة تتجاوز مستوى الحي أو المنطقة أو الضاحية. فيصبح المجال المحلي خاضعا لسياسة عامة تتحدد في مستوى أعلى، إقليمي أو وطني، مثل توطن التجهيزات الكبرى من ملاعب وأقطاب جامعية أو استشفائية أو مراكز تجارية كبرى أو الطرقات السيارة وبعث المناطق الصناعية والمينائية والسياحية.

ترتكز الحوضرة على النقل حيث يصبح كامل المجال تشقه أدفاق دون أن يكون المنطلق أو المستقر وتميز سكانه تحركية مجالية من خلال فصل السكن عن موطن العمل وطول المسافة الفاصلة بينهما حيث يصبح فيه الرجوع للمنزل عند منتصف النهار مستعصيا لنسبة هامة من السكان.

هذه الحوضرة تتميز بالتنوع السكاني والسكني والوظيفي، لا يجد مبرراته إلا في السياسة العامة للمدينة ككل. في هذا الإطار نتفهم توطن المركب الجامعي لمنوبة مع الثمانينات انطلاقا من فرع لكلية الآداب والعلوم الإنسانية في البداية، أو المركب الرياضي برادس في بداية القرن حيث جرت الألعاب المتوسطية سنة 2001 أو الأقطاب التكنولوجية بكل من الغزالة وسيدي ثابت وبرج السدرية ومنوبة، لنصل لمطار النفيضة القريب من المنطقة السياحية الحمامات-نابل ومينائها في المياه العميقة المرتقب منذ عشرات السنين وهما يخدمان بدرجة كبيرة العاصمة.

كما أن حجم المدينة يجعل المجال الحاضري متشظيا (Fragmentation urbaine) بدورة على المستوى الاجتماعي حيث نجد تجاوز مختلف الفئات الاجتماعية على مسافات قصيرة يجعلنا ننقل من السكن الغني إلى المتوسط والفقير دون سابق اعلان أحيانا وهذا يعزز التشظي المشهدي الذي تناولناه سابقا. فالمدينة تنتظم في شكل قطاعات حول محاور النقل تزيد التفرقة الاجتماعية عمقا بترسخها في المجال، تفرقة يعاد انتاجها على مستوى نفس المنطقة حيث نجد في الضاحية الشمالية كل الطيف الاجتماعي من سيدي بوسعيد إلى الكرم الغربي وبوسلسلة وحي الليل مرورا بأحياء الفئات المتوسطة، المنجزة أو المبرمجة من طرف وكالة السكني كعين زغوان أو حدائق المنزه... نجد نفس التشظي كذلك في المناطق الأخرى وكذلك على مستوى نفس الضاحية مثل المرسي، منوبة، اريانة، رادس...

فالعاصمة اليوم لها من المقومات ما يجعلها تقوم بدور الحاضرة تدير مجالا حاضريا شاسعا يمتد على جزء كبير من الشمال الشرقي وجزء من الشمال الغربي كمجاز الباب أو الفحص. فمدن كنايل والحمامات وقرمبالية وسليمان أو ماطر ومنزل بورقوية وبنزرت وساحلها ترتبط بالعاصمة أشد ارتباط إلى حد أن التنقلات الذهائيبية (alternantes) أصبحت تشمل أعدادا كبيرة من الموظفين ينتقلون يوميا للعمل بالإضافة إلى قضاء حاجاتهم الأخرى الخدماتية أو التجارية. فميناء بنزرت يكاد يكون ميناء تابعا لميناء رادس-حلق الوادي والمؤسسات الموجودة بكل من منزل بورقوية وبنزرت تلتجى إلى العاصمة لتلبية حاجاتها من الخدمات الموجهة للمؤسسات كما أن المؤسسات الجامعية بكامل الشمال الشرقي تنتمي لجامعات تونس.

الخاتمة

يطرح تطور العمراني للعاصمة وتمدها بشكل اخطبوطي وتحولها إلى حاضرة تدير مجالا حاضريا شاسعا ومتنوعا عدة إشكالات على مستوى التنمية والتهيئة الترابية للعاصمة وهيكلية المنظومة الحضرية التونسية بصفة عامة يجعل التهيئة تطرح على مستوى أوسع بكثير يتجاوز حدود العاصمة الإدارية أو الحدود المورفولوجية تطرح فيه إشكالات متعددة تشمل النقل والبيئة والسكن والمنظومة الحضرية والتنمية الإقليمية في آن واحد تبعا لمكانتها الوطنية وشساعة المنطقة المعنية وتعقد وتشابك الإشكاليات المطروحة وتجلي ذلك في المثال التوجيهي التهيئة والتعمير لتونس الكبرى سنة 2005.

المراجع

- Belhedi A - 1979 : « L'espace tunisois. Organisation, fonctionnement et structure typique ». *Revue Tunisienne de Géographie*, n°4, pp.9-40.
- Belhedi A - 1979 : « Les déplacements urbains : cas de Tunis ». *Géographie & Développement*, n° 1, pp.47-75
- Belhedi A - 1983 : « Différenciation sociale de l'espace urbain : le cas de Tunis ». *Etudes méditerranéennes*, n° 5, Centre interuniversitaire d'études méditerranéennes, pp.25-52.
- Belhedi A - 1992 : *L'organisation de l'espace en Tunisie. Production et reproduction de l'espace*. PUT, FSHS, Tunis, 270p. 2^{ème} édition 2017, 303p.
- Belhedi A - 2019 : « Disparités régionales. Défis et enjeux ». *Les conférences de Beit Al-Hikma 2017-2018*, collection Conférences V, pp.7-62.
- Belhedi A - 2019 : « Le système urbain en Tunisie. Déséquilibres, défis et enjeux ». ENAU, Communication au séminaire tuniso-allemand, <http://amorbelhedi.unblog.fr>
- Belhedi A - 2017-2019 : « Les disparités régionales en Tunisie ». Communications à l'ENS, FLAH de Manouba, FSJEG de Jendouba, ISSHA de Jendouba, FSEG de Tunis..., <http://amorbelhedi.unblog.fr>
- District de Tunis - 1977 : *Le Plan régional d'aménagement*. 4 vol.
- District de Tunis - 1978 : *Déplacement des ménages et déplacements urbains dans le District de Tunis*. 140p + annexes

District de Tunis - 1989-1993 : *Plan Directeur des Transports de Tunis (PDRT)*, 6 vol. Ministère de l'Intérieur.

INS : *Recensement général de la population et de l'habitat (1956-2014)*.

PNUE, PAM, Plan Bleu - 2008 : *La mobilité urbaine dans le Grand Tunis. Evolutions et perspectives. Morched Chabbi et Hassen Abid, 94p.*

Signoles P, Belhedi A, Miossec J.M, Dlala H - 1980 : *Tunis. Evolution et fonctionnement de l'espace urbain*. Equipe de Recherche Associée 706, CNRS (Tours), Centre interuniversitaire d'études méditerranéennes (Poitiers), Fas de recherche, n° 6, 259p.