

## أثر المخطط الخماسي على شبكة الطرقات في الجزائر

- دراسة ميدانية بولاية أم البواقي -

## Impact of the five-year plan on the Algerian road network

## a field study in the state of Oum El Bouaghi

تاريخ الإرسال: 2022/ 03 / 31 تاريخ القبول: 2022 / 09 / 13 تاريخ النشر: 2022 / 09 / 18

عبد العزيز العايش<sup>1</sup> إسماعيل بوكراع<sup>2</sup>1 جامعة عباس لغرور خنشلة، الجزائر، Email : [azlaiche@yahoo.fr](mailto:azlaiche@yahoo.fr)2 جامعة عباس لغرور خنشلة، الجزائر، Email : [semoboukraa@gmail.com](mailto:semoboukraa@gmail.com)

الملخص:

هدفت هذه الدراسة إلى التعرف على دور المخطط الخماسي الثاني (2010-2014) في تنمية شبكة الطرقات بالمدن الجزائرية، -دراسة ميدانية بولاية أم البواقي-، من خلال استطلاع رأي عينة من سكان الولاية حول واقع هذا المشروع الوطني ومدى الالتزام بتنفيذ البرامج الإستراتيجية والمشاريع التي يحتويها المخطط في مجال شبكة الطرقات، وبعد إجراء الدراسة الميدانية تم التوصل إلى النتائج التالية :

1- تم منح غطاء مالي كبير لقطاع الأشغال العمومية من أجل تنمية وتطوير شبكة الطرقات في الولاية .

2- لم ترق الطرقات المنجزة في إطار المخطط الخماسي الثاني إلى تطلعات المواطنين وهم يرون أن المستفيد الأكبر من خلال هذه العملية هم المسؤولون و فقط.

الكلمات المفتاحية: المخطط الخماسي الثاني؛ التنمية؛ المدن؛ شبكة الطرقات

المؤلف المرسل: إسماعيل بوكراع، Email : [semoboukraa@gmail.com](mailto:semoboukraa@gmail.com)

**Abstract:**

This study aimed to identify the role of the second five-year plan (2010-2014) in the development of the road network in Algerian cities - a field study in the state of Oum El Bouaghi, through a survey of the opinion of a sample of the state's residents about the reality of this national project and the extent of commitment to implementing the strategic programs and projects contained in the scheme In the field of the road network, in accordance.

and after conducting the field study, the following results were reached: 1- A large financial cover was granted to the public works sector in order to develop and develop the road network in the state. - The roads completed within the framework of the second five-year plan did not live up to the aspirations of the citizens, and they see that the biggest beneficiary through this process are the responsible and only.

**Keywords:** Second Five; Year Plan; Development; Cities; Road Network

مقدمة:

يحتاج الناس للتنقل يوميا من أجل قضاء مختلف حاجات الحياة الخاصة بهم، سواء التنقل من مدينة إلى أخرى أو على مستوى نفس المدينة، ومن هنا فإن هذا التنقل يمكن أن يكون مشيا على الأقدام او عن طريق وسائل النقل المختلفة من دراجات و مركبات أو سيارات بمختلف أنواعها وعملية التنقل تحتاج الى عامل اساسي ومهم، ألا وهو شبكة الطرقات إذ أنه كانت هذه الاخيرة شبكة الطرقات حديثة ومتطورة وممتازة كلما كانت عملية التنقل اسهل واسرع واحسن والعكس صحيح، أي بمعنى ان شبكة الطرقات لها دخل أساسي وتأثير كبير على حياة المواطن لأنها تؤثر على عمله



ووصوله في الوقت من عزمة وعلى وصول السلع الى المواطنين الى غير ذلك لان الحياة في المناطق المعزولة غير الموصولة بشبكة الطرق تكون صعبة جدا .

وكانت شبكة الطرق أهم المحاور التي ركز عليها المخطط الخماسي (2010-2014) وقد خصصت لها الدولة ميزانية عملاقة وذلك تحت وصاية هيئات وزارية وولائية وبلدية أهمها وزارة الأشغال العمومية ومختلف مديرياتها على مستوى الولايات والبلديات، كما تم اعتماد ميزانيات إضافية خلال السنوات 2016 / 2017 من اجل التسريع في إنجاز المشاريع المتأخرة .

وكذلك كان الحال بالنسبة لولاية أم البواقي التي استفادت في هذا المجال .

ومن هنا فان الإشكال المطروح يكمن فيما يلي :

- 1- هل فعلا تطورت شبكة الطرقات بولاية أم البواقي بعد الانتهاء من مشاريع المخطط الخماسي (2010- 2014) و الميزانيات المكملة له ؟
- 2-هل تم إنجاز المشاريع بنفس المعايير الموجودة على البطاقات التقنية لها ؟ أم أن الأموال اخذت و المشاريع تبخرت؟
- 3-ماهي وجهة نظر المواطن للمشاريع المنجزة في إطار تنمية شبكة الطرقات خلال و بعد الانتهاء من المخطط الخماسي (2010- 2014) ؟

أهداف الدراسة :

- الاطلاع على الأهمية المعطاة من طرف الدولة لشبكة الطرقات التي تعتبر عصب أساسي في عملية التنمية .
- معرفة كمية وحدود المشاريع المتعلقة بشبكة الطرقات في ولاية ام البواقي وهل هي كافية ام لا .
- الاطلاع على نسبة التقدم في الأشغال في مجال الطرقات ووجهة نظر المواطن إليها .

## أهمية الدراسة :

هذا الموضوع ذو أهمية بالغة بقدر أهمية شبكة الطرقات في حياتنا اليومية لانه من المواضيع الحساسة التي يعتبر السهر على متابعتها بمثابة السهر على انجاح المشاريع وكذلك تكمن اهميته في تعريف المواطنين و قراء بالمخطط الخماسي (201-2014) و المشاريع المكملة له، ومدى اهتمامه بتطور شبكة الطرقات التي تعتبر ركيزة اساسية تعتمد عليها عملية تنمية المدن وتطويرها.

## 2- التعريف بالمصطلحات

### 1-2 المدينة :

1-1-2 ابن خلدون : إن الحضارة في الأمصار المدن من قبل الدول وأنها ترشح باتصال الدولة ورسوخها ( مصطفى عمر حمادة 2007 ص 257 )

2-1-2 تعريف سوروكين للمدينة: رؤيتي لمدينتك تجعلني أدرك المظاهر الحقيقية لسكانها ( مصطفى عمر حمادة 2007ص 259 ) .

2-2 تعريف شبكة الطرقات : هي مجموعة المسالك أو المعابر التي يتبعها الأشخاص من أجل التنقل من منطقة لأخرى ، أو من مدينة لأخرى و تتنوع هذه المسالك أو الطرق فهي تكون طرق محلية ، أي داخل المدينة بذاتها أو طرق ولائية أي تربط بين مختلف مدن ، وقرى الولاية الواحدة ، و طرق وطنية تربط بين مختلف ولايات البلد الواحد وطرق دولية يسلكها الناس للوصول من دولة الى اخرى ، كما نجد تصنيفات أخرى للطرق ميل الطرق السريعة السيارة و الطرق الجبلية ذات المسالك الوعرة (الخضوري، 2004) .

## 3-2 المخطط الخماسي (2010-2014)

يندرج هذا البرنامج ضمن دينامية إعادة الإعمار الوطني التي انطلقت أول ما انطلقت قبل عشر سنوات



برنامج دعم الإنعاش الاقتصادي الذي تمت مباشرته سنة 2001، يستلزم برنامج الاستثمارات العمومية الذي وضع للفترة الممتدة ما بين 2010 و 2014 من النفقات 21.214 مليار دج (أو ما يعادل 286 مليار دولار) وهو يشمل شقين اثنين هما:

-استكمال المشاريع الكبرى الجاري انجازها على الخصوص في قطاعات السكة الحديدية، والطرق والمياه بمبلغ 9.700 مليار دج ما يعادل 130 مليار دولار. (محموظ، 2018)، . - وإطلاق مشاريع جديدة بمبلغ 11 534 مليار دج (أي ما يعادل حوالي 156 مليار دولار).

و يعتبر المخطط الخماسي (2010-2014) من اهم المخططات التي تم تنفيذها في الجزائر منذ الاستقلال (05 جويلية 1962)، وتكمن اهمية هذا المخطط الحقيقية في كونه مخططا شاملا لم يركز على قطاع معين بل جاء ليقوم بتطوير جميع القطاعات وشتى مجالات المياه الاجتماعية، وكذلك لكونه جاء في الفترة التي عرفت فيها أسعار البترول ارتفاعا تاريخيا ليبلغ اقصى حدودها، مما دعم الميزانية بالكثير من الاموال التي استغلها المسؤولون لتطوير البلاد بفضل مشاريع تنموية كثيرة. ( مجلس الوزراء، 2010، ص 15 ).

3- شبكة الطرقات و المخطط الخماسي أزيد من 310 مليار لتنمية قطاع الأشغال العمومية:

من جانبه، يتميز البرنامج العمومي للتنمية الاقتصادية و الاجتماعية للفترة 2010-2014 في قطاع الأشغال العمومية بالاستمرارية، و يؤكد بالتالي إرادة الدولة في فك العزلة عن السكان في كل مناطق البلد، وتعزيز المنشآت الأساسية.

يتضمن هذا البرنامج الخماسي للتنمية الذي تموله الدولة ميزانية شاملة بقيمة 6.447 مليار دج لتطوير المنشآت القاعدية.

يوجه أزيد من 3.100 مليار دينار منها للأشغال العمومية من اجل إتمام شبكة الطريق السيار شرق-غرب واستكمال ربطها ب 830 كلم من الطرق وازدواجية الطرق الوطنية على طول 700 كلم، و إنجاز اكثر من 2500 كلم من الطرق الجديدة وتحديث واعداد

تأهيل أزيد من 8000 كلم من الطرق وإنجاز وتحديث حوالي 20 ميناء للصيد البحري والقيام أخيرا بكسح وتعزير 25 ميناء بالإضافة إلى تعزير ثلاثة مطارات.

قد سمح هذا البرنامج بتسجيل تحسن في سيولة و أمن الطرقات خاصة بتسليم 37 نفقا و القضاء على أكثر من 500 نقطة سوداء وكذا إنجاز برنامج هام للإشارات العمومية والأفقية.

و تم في إطار هذا البرنامج إنجاز حوالي 500 دار لصيانة الطرقات مجهزة بالإضافة إلى 15 حظيرة جبهوية لصيانة شبكة الطرقات و التدخلات في حال وقوع تقلبات جوية أو انزلاقات للتربة.

كما نجم عن تطبيق برنامج الأشغال العمومية للفترة 2010/2014 توفير 561000 منصب شغل و مكن من تعزير جهاز الهندسة و الإنجاز من خلال إنشاء 3500 مؤسسة جديدة و 350 مكتب دراسات. (الناصر، 2018)

#### 4- التعريف بولاية أم البواقي : الموقع، المساحة والتعداد السكاني:

تقع ولاية أم البواقي في الجهة الشمالية الشرقية بالجزائر في منطقة الهضاب العليا، انبثقت بموجب التقسيم الإداري لسنة 1974 م، وهي تبعد عن العاصمة بمسافة 500 كم وترتفع 800 م عن مستوى سطح البحر، يحدها من الشمال ولاية قسنطينة ومن الشمال الشرقي ولايتا قالمة وسوق أهراس، من الشمال الغربي ولاية ميلة، من الجنوب الغربي ولاية باتنة، من الجنوب ولاية خنشلة ومن الجنوب الشرقي ولاية تبسة، تربع ولاية أم البواقي على مساحة تقدر بـ 6187.56 كم<sup>2</sup> ويقدر عدد سكانها بحوالي 700 ألف ساكن مزيج متناسق من العرب والأمازيغ.

تنقسم ولاية أم البواقي إداريا إلى 12 دائرة و 29 بلدية. (الموقع الرسمي لمديرية التجارة ولاية أم البواقي ، 2022)

#### 5- حدود الدراسة أو مجالات الدراسة :



تتمثل حدود الدراسة التي تبين ايدينا في الحدود الزمنية والحدود الجغرافية والبشرية وهي كالتالي

الحدود الجغرافية ،وهي ولاية ام البواقي ككل وبالتحديد شبكة الطرقات الولائية الوطنية والدولية لولاية ام البواقي وذلك بالتركيز على حالتها ومدى التقويم في انجازها .

الحدود الزمنية : شبكة الطرقات الولائية والوطنية التي تم انجازها وإصلاحها أو تطويرها خلال الفترة الزمنية الممتدة (2010-2014) اي خلال الفترة المخصصة للمخطط الخماسي.

#### 1- جدول الفئات العمرية للعينة المدروسة:

النسبة	التكرار	الفئات
14%	28	اقل من 25 سنة
48%	96	( 25 – 35 )
31%	62	( 35 – 45 )
7%	14	اكبر من 45 سنة
100%	200	المجموع

المصدر: (العايش+ بوكراع ، 2022-03-17)

الجدول الذي في الاعلى يبين لنا توزيع افراد العنة على الفئات العمرية و نجد من خلال القاء نظرية على هذا الجدول اربع فئات عمرية وهذا دليل على هذا التنوع و التوزيع في افراد العينة بالتأكيد سيعطينا تنوع في الافكار و الاراء و الاحكام على باقي اسئلة و محاور الاستمارة لان اختلاف اعمار الافراد يعني اختلاف في الاجيال اذ ان الفرق بين افراد

الفئات فيما بها قد يصبح 20 سنة (بين شخص من الفئة الاولى و الفئة الرابعة) و بالتالي اختلاف في طريقة التفكير و اختلاف في وجهات انظر ناتج عن الخبرة في الحياة و الفرق في الطموحات , و اذا ما اردنا اعطاء قراءة نسبية و بالنسب للجدول فاءننا نجد ان اكبر نسبة هي للفئة الثانية (25-35 سنة) اذ بلغت 48% اي بالتقريب النصف و هي الفئة التي جاء من اجلها هذا المخطط الخماسي (2010-2014) فئة الشباب الطامحة الى عيش افضل في مدن جميلة متطورة في مساكن راقية و مدن منظمة و من هنا فاءن اراء هذه الفئة ستساعدنا على التغليف و الحصول على نتائج للدراسة , كذلك ان ثاني اكبر نسبة هي نسبة الاكثر خبرة و يمكن اعتبارهم ايضا من فئة الشباب و الفة الاخيرة كذلك هي فئة اكبر من 45 سنة بنسبة بلغت 7% و ارائهم بالتاكيد ستساعدنا على توضيح الرؤية اكثر خاصة انهم يكونون قد عاشوا في المدينة ككل في سنوات ما بعد الاستقلال مباشرة اي في سنوات كانت فيها المدينة تعاني نقاط كثيرة .

## 2- جدول المستوى التعليمي للعينة المدروسة :

النسبة	التكرار	المستوى التعليمي
5%	10	متوسط
51%	102	ثانوي
44%	88	جامعي
100%	200	المجموع

من خلال هذا الجدول الذي يبين لنا المستوى التعليمي لافراد العينة فنرى ان نسبة 95% من افراد العينة هم ذو مستوى تعليمي جيد سواء كان ثانوي او جامعي بالتالي فافراد العينة يملكون مقومات جيدو من اجل قراءة اسئلة الاستمارة و فهمها و الاجابة



علما بطريقة جيدة و بلغة سلسة و مفهومة وكذلك يمتلكون قدرة على التحليل و التنبؤ و فقط 05% من افراد العينة هم من مستوى التعليمي المتوسط و معظمهم من اصحاب الاعمار التي تفوق 45 سنة اي انهم ذو مستوى تعليمي جيد مقارنة باقرانهم في ذلك الوقت و من هنا فانه يمكننا القول ان المستوى التعليمي لافراد العينة التي بين ايدينا هو مستوى يد و يدل على ثقافتهم الواسعة مما يجعلهم مطالعين على ما يدور حولهم من احداث و يساعدنا نحن على الحصول على نتائج جيدة لدراستنا.

### 3- جدول وظائف العينة المدروسة :

الوظيفة	التكرار	النسبة
بطل	20	10%
موظف	150	75%
اعمال حرة	30	15%
المجموع	200	100%

إن ملاحظة الجدول الخاص بوظيفة افراد العينة يعطينا فقط نسبة 10% من البطالين و معظمهم من الفئة العمرية أقل من 25 سنة فهم لم يحصلوا على وظيفة بعد , و 15% من فئة الاعمال الحرة و هي متعددة خاصة في ضوء الحيوية الكبرى التي تشهدها المدينة (ام البواقي) و الولاية ككل خاصة في المجال التجاري، أما أكبر نسبة فكانت للموظفين في مختلف القطاعات خاصة القطاعات الادارية الجامعة ، وهذا بالتأكيد يشكل دعما كبيرا للدراسة لان فئة الموظفين في بلدنا من اكثر الفئات اطلاعا على الاحداث الاقتصادية و السياسية و من أكثر الفئات اهتماما بما يحدث على المستوى المحلي خاصة.

4- جدول مدة الإقامة بالولاية بالنسبة للعينة :

النسبة	التكرار	
12.5%	25	اقل من 5 سنوات
22.5%	45	5 الى 10 سنوات
65%	130	اكبر من 10 سنوات
100%	200	المجموع

بالنسبة لمدة السكن في المدينة فإن 12.50% من افراد العينة جاءوا للمدينة خلال 5 سنوات الاخيرة و هي السنوات الخاصة بالمخطط الخماسي، و آراؤهم ستعطينا الفرق الذي طرأ على المدينة منذ قدومهم اليها ، و هل تحسنت ام بقيت كما كانت ام زادت سوءا، و البقية بنسبة 87.50% اكبر من 10 سنوات أي انهم عاشوا في المدينة قبل استفادتها من برامج المخطط الخماسي، و بالتالي هم على دراية تامة بأحوال مدينتهم قبل المخطط الخماسي (2010-2014)، و ما هي أهم الانجازات و التغييرات و هل هذه التغييرات ستقوم بتحسين صورة المدينة ام لا ؟ و هل تطورت مدينتهم فعلا ؟ و هذا ما سنعرفه من خلال المحاور القادمة للاستمارة.

5-جدول رأي العينة حول نسبة تعبيد الطرقات :

النسبة	التكرار	
26.5%	53	كافي
73.5%	147	غير كافي
100%	200	المجموع

يوضح الجدول اعلاه ان فقط نسبة 26.5% من أفراد العينة يرون أن نسبة تعبيد الطرقات في مدينتهم كافية ، و ذلك يرجع لكونهم يعيشون في أحياء معبدة حديثا ، أما نسبة 73.5% يرون أن نسبة تعبيد الطرقات غير كافية ، و ذلك حسبهم يرجع للحالة المزرية التي الت اليها الطرقات في معظم أحياء المدينة، خاصة الأحياء الفرعية فما عدا الطرق الرئيسية حسبهم التي تعيش و ضعيفة شبه جيدة فمشكلة الممهلات العشوائية و الحفر التي تظهر كل يوم، و خاصة مع تساقط الأمطار الشقوق الكبيرة و الانزلاقات في بعض طرقات المدينة، بالاضافة الى المشكلات البشرية خاصة ظهور المركبات الثقيلة ذات الحجم الكبير وولوجها لوسط المدينة يؤدي الى تفاقم مشكلات الطرقات .

و من هذا فإن الطرقات في مدينة أم البواقي تعيش وضع كارثي- حسب سكانها - و حالتها التي الت اليها لا تليق بمستوى الولاية ، و لا اسمها و لا بالزمن الذي نحن فيه كما أن هذه الحالة أثرت بشكل كبير على السائقين في المدينة و على مركباتهم و على التنظيم المروري بصفة عامة ، و حسب أفراد العينة فإنه يتوجب على السلطات النظر في هذه المشكلة و محاولة الحد منها .

#### 6- جدول مساهمة المشاريع في التنمية الحضرية :

النسبة	التكرار	
37.5%	75	نعم
62.5%	125	لا
100%	200	المجموع

من خلال معطيات الجدول أعلاه يتبين لنا أنه فقط 27.5% من المبحوثين رأوا أن المخطط الخماسي (2010-2014) ساهم في التنمية الحضرية للمدينة بينما اكبر نسبة و هي 62.5% رأت عكس ذلك، و ذلك يرجع لكون المخطط الخماسي (2010-

(2014) أعطى تركيزه الكبير لقطاع السكن ولم يعط القيمة لباقي القطاعات ومن هنا كانت عملية التنمية ناقصة.

اذن فإن التنمية الحضارية للمدينة لم تتحقق بعد بالرغم من استغلال أموال كبيرة أثناء الفترة المخصصة للمخطط الخماسي (2010-2014)

من أجل تنمية حضارية شاملة وفعالة يجب اعطاء كل القطاعات نفس الأهمية و ليس التركيز على قطاع واهمال باقي القطاعات .

و من أسباب ذلك أرجع المبحوثين ذلك لعدة أسباب منها :

- تراخي بغض المسؤولين و تفضيلهم لمصالحهم الشخصية على حساب المصلحة العامة للمدينة ومن ثم المواطن

- اعتماد مبدأ المحسوبية في تسليم المشاريع للمؤسسات على حساب أهم مبدأ وهو الكفاءة

- غياب الرقابة الكبرى على المشاريع و طريقة انجازها مما ساهم في التحايل من طرف المقاولين و المؤسسات المسؤولة على الانجاز

التأخر الكبير في انجاز بعض المشاريع و الذي يؤثر سلبيا على عملية التنمية الحضارية

- سؤال هل لاقت المشاريع تجاوب و اعجاب من طرف المواطنين ؟

الجميع اجابوا بـ لا كونهم رأوا بأن المشاريع لا ترقى الى المستوى و مدى تطلعات المواطنين.

--اهم الانجازات حسب المسؤولين:

- صيانة الطرق و اعادة تأهيلها حسب المعايير.
- ضمت اموال كبرى في اطار المخططات التنموية .
- رصدت 30 عملية بمبلغ اكثر من 17 مليار دينار.

- إنهاء نسبة 100 بالمائة من المشاريع (2010-2011-2012-2013-2014)(طريق عين مليلة -باتنة)(طريق عين فكرون - قسنطينة)
- النقطة السوداء طريق عين البيضاء مسكينة تبسة صعوبة العملية (طريق جيلي وعر) استوجب تأخر الأشغال حيث تم الانتهاء منها نهاية سنة 2017.
- وجهة نظر المواطن للإنجازات المخصصة في مجال الطرقات :
- الطرقات في المدن وداخل الأحياء سيئة جدا خاصة في فصل الشتاء منذ سنوات عديدة ولم يتم إصلاحها بعد.
- عدم احترام معايير الأشغال من طرف الشركات.
- المستفيدون من هذه المشاريع هم فقط المسؤولين عن انطلاق المشاريع والمقاولات التي قامت بإنجاز مشاريع لا ترقى إلا المستوى المطلوب مقابل مبالغ مالية ضخمة هذا كله في ظل غياب الرقابة أو تغييبها.

#### الخاتمة:

- ختاما لهذه الورقة البحثية التي حاولنا من خلالها الكشف عن أثر المخطط الخماسي على شبكة الطرقات في الجزائر وبعد إجراء الدراسة الميدانية بولاية أم البواقي توصلنا الى عدة نتائج أبرزها :
- بالرغم من الاهتمام الكبير التي أولته السلطات العامة للبلاد لتطوير شبكة الطرقات، إلا أن عدم ترشيد النفقات وتقاعس بعض المسؤولين اثر سلبا على انجاز معظم المشاريع سواء من حيث النوعية أو التأخر في الانجاز.
  - تفشي الفساد و رغبة معظم المسؤولين في الثراء و ربح الأموال على حساب تحقيق برامج التنمية ، ساهم بشكل كبير في تفاقم أزمة الطرقات الى يومنا هذا بالرغم من الأموال الطائلة التي خصصت لهذا الغرض.
  - عدم استفادة المدن من مشاريع خاصة بإصلاحات الطرقات الداخلية في إطار مخططات التنمية المحلية مما يجعل حالتها تسوء خاصة بفعل تأثير الظروف المناخية عليها .

- عدد المشاريع المخصصة لتهيئة الطرقات وتطويرها غير كاف في ظل التركيز على الطرق الخارجية التي تربط بين المدن وإهمال الطرق المتواجدة داخل المدن والتي تعيش وضعيات صعبة وذلك إما لقدمها أو لإفائها من طرف بعض المواطنين عن طريق اللامبالاة.
  - عدم المتابعة والمراقبة من طرف مكاتب الدراسات التقنية (فقط قبل الانطلاق)
  - بالرغم من كون الطرق عصب للتنمية الولائية و البلدية و الوطنية و حتى الخارجية إلا أننا في بلادنا لازلنا نعاني و بشكل كبير جدا من الوضعية الكارثية التي تشهدها الكثير من الطرقات في مختلف أنحاء الوطن .
  - التأخر الكبير الذي تشهده المشاريع في مجال الأشغال العمومية البناء والتعمير يلقي بظلاله على باقي المشاريع بما فيها المشاريع المتعلقة بالتهيئة الحضرية للمدن وخاصة تعبيد الطرقات.
  - التركيز على المشاريع الكبرى- الطريق السيار شرق غرب - في حين تم إسناد المشاريع الى مقاولات صغيرة في الولايات الداخلية ، مما أثر سلبا على العملية التنموية لشبكة الطرقات.
- وعلى هذا الأساس يوصي الباحثان بجملة من الاقتراحات أهمها :
- أن السيولة المالية الكبيرة وحدها لا تستطيع أن تساهم أو بالأحرى ان تطور مدننا ما لم نتحلى نحن جميعنا مواطنين ومسؤولين بروح المسؤولية أمام هذا الأمر .
  - ضرورة تكاتف جهود الجميع للتكافل و العمل من أجل تنمية وطننا و تطويره بالعمل وليس بالكلام فقط .
  - تفعيل دور الرقابة البعدية والقبلية حتى تتم محاسبة الجميع ممن كانوا سببا في تفشي الفساد ، و تعطيل عجلة التنمية الحقيقية للمدن الجزائرية .

قائمة المصادر والمراجع:

### أولاً: المؤلفات

1. مصطفى عمر حمادة(2007) : علم الإنسان مدخل لدراسات المجتمع والثقافات، دار المعرفة الجامعية الأزاطية، مصر .
2. سالم محمد خميس الخضوري(2004): التنمية والتحديث في المجتمع العماني المعاصر، دار المعرفة الجامعية عمان.
3. بيان مجلس الوزراء 2010/05/24

### ثانياً: المقالات

1. رانيا محفوظ : مجلة الغد الكويتية، 30مقال ، أبريل 2018 .
2. بقة محمد الشريف مشري محمد الناصر: تقييم حصيلة برامج ومخططات التنمية في الجزائر: دراسة اقتصادية خلال الفترة 2005-
3. 2015 مجلة الاقتصاد الاسلامي العالمية ، ماي 2018

### ثالثاً: موقع الأنترنت

1. الموقع الرسمي لولاية أم البواقي : <https://www.dcwoumelbouaghi.dz>