

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة محمد بوضياف - المسيلة

فرع: تسيير التقنيات الحضرية  
تخصص: المدينة والنقل الحضري



معهد تسيير التقنيات الحضرية

قسم الهندسة الحضرية

رقم: .....

مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماستر أكاديمي

إعداد الطالب: بن عزي الحسين

تحت عنوان

دراسة تأثير المركزية التجارية على

الحركة المرورية في المدن

دراسة حالة - مدينة المسيلة -

لجنة المناقشة:

اسم ولقب الأستاذ: ..... جامعة محمد بوضياف بالمسيلة.... رئيسا

اسم ولقب الأستاذ: دوغة محمد سفيان جامعة محمد بوضياف بالمسيلة. مشرفا

اسم ولقب الأستاذ: ..... جامعة محمد بوضياف بالمسيلة.... مناقشا

السنة الجامعية: 2021/2020

## الإهداء

بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام الى من علم البشرية  
"محمد رسول الله صلى الله عليه وسلم"

إلى خير أمة أخرجت للناس تأمر بالمعروف و تنهي عن المنكر  
أهدي هذا العمل إلى من قال فيهم الله تعالى:

(وقضى ربك أل تعبدوا إلا إياه وبالوالدين إحسانا) الإسراء الآية 23

إلى التي وضعت الجنة تحت قدميها إلى نبع الرحمة والحنان إلى من أفنت  
من أجلي عمرها إلى التي نورت طريق أمي ... أمي ...أمي أطال وأدام الله في عمرها.  
إلى من قهر معاناة الغربة وضاق مرة الحياة وحلوها من أجل تحقيق آمالي إلى مثلي  
أي الغالي أطال الله في عمره.

إلى من تربيت معهم وسندي في هذه الحياة إخوتي وعائلي الكريمة (خاصة

أولادي أحمد و فؤاد ) وكل من يحمل لقب **بن عزي**

إلى كل صديق عرفته في حياتي وعزيز على قلبي أهدي هذا العمل

كما لا انسي أساتذة وطلبة معهد تسيير التقنيات الهندسة

الحضرية دفعة 2020 .

بن عزي الحسين



## تشكرات

قال الله تعالى (ولئن شكرتم لأزيدنكم) الحمد لله الذي خلق السماوات بلا عمد ، و قسم الرزق و لم ينس أحد ، له الحمد حتى يرضى و له الحمد إذا رضى ، و نحمده كثيرا على أن يسر أمرنا في قيام بهذا العمل الذي هو ثمرة جهد ، و إتمام المشوار الدراسي بنجاح و توفيق منه وحده. و قال رسول الله صلى الله عليه وسلم (من لم يشكر الناس لم يشكر الله) أما بعد نتقدم بخالص تشكراتي إلى الأستاذ الفاضل "دوغة محمد سفيان" الذي رافقني طيلة مراحل إنجاز هذا العمل و لم يبخل علينا بكلمة أو نصيحة أو توجيه ، فجزاه الله خيرا ما جزا به نبيا عن عباده على كل ما قدمه لنا وكان نعم الموجه و نعم المؤطر فشكرا جزيلا و أدام الله في عمرك بالخير و العطاء و لا يفوتنا أن نتقدم بالشكر الجزيل إلى كافة الأساتذة الكرام و كل طلبة معهد تسير التقنيات الحضرية و أخيرا نشكر كل من ساعدنا من قريب أو من بعيد ولو بالدعاء أو بكلمة طيبة أو ببسمة لإتمام هذا العمل و الحمد لله رب العالمين



الفهرس

رقم الصفحة	العنوان
<b>الفصل التمهيدي</b>	
01	1- المقدمة
02	2- الإشكالية
03	3- الفرضيات
03	4- أسباب اختيار الموضوع
03	5- منهج الدراسة
04	6- الوسائل المستعملة في البحث
05	7- الهيكلية
<b>الفصل الأول (مفاهيم عامة)</b>	
06	تمهيد
06	أ-1. النقل والتنقل
06	1-2 التعريف اللغوي
06	1-3 التعريف الاصطلاحي
06	1-4 النقل الحضري
06	1-5 حجم المرور
07	1-6 الحصر المروري
07	1-7 الوقوف
07	1-8 التوقف
07	1-9 كثافة المرور
07	1-10 الراجلين
07	1-11 نقطة التقاطع
07	2. أهمية النقل ووسائله
07	1-2 أهمية النقل
08	2-2 تخطيط المدن
10	3. العوامل الرئيسية في النقل
10	1-3 الموقع
10	2-3 التضاريس
10	3-3 التركيب الجيولوجي للسطح
10	3-4 المناخ
10	3-5 النبات
11	4. وسائل النقل البري
11	5. المواصلات الخاصة
12	6. المواصلات العامة
12	1-6 خدمات النقل داخل المدن
12	2-6 خدمات المواصلات بين المدن

12	6-3 العلاقات بين التجمعات السكنية و شبكات السير
14	7. التخطيط الحضري
14	7-1 تخطيط المدن
14	7-2 الشمول
14	7-3 المرونة
15	7-4 اتخاذ الجيرة كأساس للخطة
15	7-5 التقسيم على مراحل
16	8. تخطيط النقل الحضري
16	8-1 تقديم مخطط النقل
16	8-2 أهداف مخطط النقل
17	8-3 كيفية إعداد مخطط النقل
18	9. الدراسات الخاصة بالنقل الحضري
18	9-1 الدراسات التخطيطية
19	9-2 الدراسات الهندسية والمرورية
19	9-3 الدراسات الجغرافية
20	9-4 خطط وسياسات النقل
21	ب-2. النشاط التجاري
21	2-1 العمران
21	2-2 التعمير
21	3- التجارة
21	3-1 لغة
21	3-2 قانونا
22	3-3 المادة 02 من القانون التجاري الجزائري
22	3-4 المادة 03 من القانون التجاري الجزائري
22	3-5 المادة 04 من القانون التجاري الجزائري
23	4- التعمير التجاري مصطلحا وقانونا
23	5- التعمير التجاري حسب مفهوم التهيئة
23	6- التعمير التجاري حسب الجغرافية التجارية
23	7- الأثر
24	8- المدينة
24	9- مركز المدينة
24	10- الشروط القانونية لممارسة الأنشطة التجارية
24	10-01 تصنيف النصوص التنظيمية لنشاط التجاري
25	10-01-01 الشروط الإدارية المرتبطة بتنظيم النشاط التجاري
25	10-01-02 السجل التجاري
26	10-01-03 شروط التسجيل في السجل التجاري
26	10-01-04 الإشهار القانوني

27	11- الشروط المرتبطة بالتجهيز التجاري لممارسة الأنشطة الجارية
27	11-01 شروط التوزيع المجالي للأنشطة التجارية
27	12- الإجراءات الردعية في مخالفة شروط ممارسة الأنشطة التجارية
27	12-01 في حالة الإخلال بالشروط الإدارية
28	12-02 في حالة الإخلال بشروط الصنف التجاري
28	13- دور الهيئات المشرفة على تنظيم النشاطات التجارية
28	13-01 دور مهام وزارة التجارة
29	14- مهام شرطة العمران في تنظيم البنية التجارية
30	15- دور وزارة السكن و العمران
30	16- دور الجماعات المحلية
30	17- دور أدوات التهيئة و التعمير في تنظيم الوظائف التجارية
31	18- مخطط شغل الأرض
32	خلاصة الفصل
<b>الفصل الثاني (تقديم مدينة المسيلة)</b>	
33	تمهيد
33	1. التعريف بمحيط الدراسة
33	أ - ولاية المسيلة
33	ب - مدينة المسيلة
35	1-1- الموقع الجغرافي
35	2. نخة عن نشأة المدينة وتطورها
35	2-1- مرحلة الاستعمار الفرنسي
35	2-2- فترة ما بعد الاستقلال: (1962-1974م)
36	2-3- فترة: (1974-1987)
36	3. القطاعات الموجودة في المدينة
36	3-1- القطاع الأول
37	3-2- القطاع الثاني
37	3-3- القطاع الثالث
38	3-4- القطاع الرابع
38	3-5- القطاع الخامس
39	3-6- القطاع السادس
39	3-7- القطاع السابع
41	4. تموضع التجهيزات في المدينة
43	5. الهياكل القاعدية الموجودة في المدينة
43	5-1- شبكة الطرق
43	5-1-1- المحاور الكبرى
43	5-1-2- شبكة الطرق الولائية التي تخترق المدينة
45	5-2- مفترقات الطرق الهامة في المدينة

46	6. الدراسة السوسيواقتصادية
46	6-1- الدراسة السكانية و السكنية
47	6-1-1 السكان
47	6-1-2 التطور السكاني
47	6-1-3 التوزيع السكاني عبر مدينة المسيلة
48	6-1-4 الكثافة السكانية
48	6-1-5 السكن
49	6-1-6 توزيع السكن حسب حالة شغل المسكن
49	6-2- الدراسة الاقتصادية
49	6-2-1 الفلاحة
49	6-2-2 الصناعة
50	6-2-3 التجارة و الخدمات
51	خلاصة الفصل
<b>الفصل الثالث (الدراسة التحليلية لحي وعوac المدني)</b>	
52	تمهيد
52	<b>I. الدراسة العمرانية والمعمارية:</b>
52	1- موقع احي بالنسبة للمدينة:
54	2- تحديد منطقة الدراسة:
54	2-1. المعيار التاريخي
54	2-2 المعيار المورفولوجي
54	2-2-1 البنية التحتية
54	2-2-2 البنية الفوقية
55	2-3 المعيار الوظيفي
55	2-4 معيار تحليل بعض المؤشرات
55	3- البنية الحضرية البنية الحضرية البنية الحضرية
55	3-1 شبكة التقطيع
56	3-2 تقسيم منطقة الدراسة إلقطاعات
58	4- الإطار المبني
59	5- الإطار الغير مبني
60	6- المنظر العمراني لحي وعوac المدني
60	6-1 العناصر المهيكلة للمجال
62	6-2 الواجهات العمرانية
62	6-2-1 ارتفاع المباني
63	6-2-2 تراصف البنائات
63	6-2-3 تركيب الواجهات
64	7- التجهيزات العمومية
64	7-1 تجهيزات تعليمية

64	2-7 تجهيزات دينية
64	3-7 تجهيزات عسكرية
66	<b>.II</b> الدراسة السكانية والسكانية
66	1- تحليل الوضعية الحالية لمجال الدراسة
66	2- الدراسة السكانية
67	1-2 الكثافة السكانية
69	2-2 ملكية المباني
69	1-2-2 ملكية الدولة
69	2-2-2 ملكية خاصة
71	3- الدراسة السكانية
71	1-3 الوضعية السكانية لحي وعوابع المدني
72	2-3 الكثافة السكانية
74	<b>.III</b> دراسة الطرقات
74	1- الطرقات الأولية
75	2- الطرق الثانوية
75	3- الطرق الثالثية
79	4- مفترقات الطرق
80	خلاصة الفصل
<b>الفصل الرابع (الخلاصة العامة)</b>	
81	تمهيد
81	1- الاقتراحات
81	1-1 تفعيل حركة المشاة
81	1-1-1 اقتراح منطقة المشاة
83	1-1-2 اقتراح تقييد حركة المشاة
85	2-1 تحفيز علماء استخدام الدراجات الهوائية
85	1-2-1 اقتراح مواقف الدراجات الهوائية في مركز المدينة
86	1-3 اقتراح موقف متعدد الطوابق
89	2- التوصيات
90	الخاتمة:

### فهرس الجداول

41	الجدول رقم (01): توزيع المجال العمراني على القطاعات (سكن، تجهيز، طرق)
47	الجدول رقم (02): تطور السكان من 2008-2014 بلدية المسيلة
48	الجدول رقم (03): قيمة الكثافة السكانية لمدينة المسيلة لسنة 2018
48	الجدول رقم (04): نوع المساكن و عددها في مدينة المسيلة
49	الجدول رقم (05): حالة شغل المسكن لمدينة المسيلة
	الجدول رقم (06): أنواع التجارة لبلدية المسيلة

50	الجدول رقم (07): تسجيل السجلات التجارية لبلدية المسيلة
66	الجدول رقم (08): توزيع المساحات في حي وعوac المدني
67	الجدول رقم (09): توزيع الكثافة السكنية للقطاعات في حي وعوac المدني
71	الجدول رقم (10): عدد السكان حسب القطاعات في مجال الدراسة
72	الجدول رقم (11): الكثافة السكانية حسب القطاعات
76	جدول رقم (12) يوضح مساحة ونسبة الطرق الموجودة في منطقة الدراسة

### فهرس الصور

59	صورة رقم (01): ساحة وسط الحي
59	صورة رقم (02): ساحة بن طي
60	صورة رقم (03): المساحات الخضراء
60	صورة رقم (04): المساحات الخضراء
62	صورة رقم (05): توضح ارتفاع المباني في الحي
62	صورة رقم (06): توضح ارتفاع المباني في الحي
63	صورة رقم (07): توضح تركيب الواجهات في الحي
63	صورة رقم (08): توضح تركيب الواجهات في الحي
74	صورة رقم (09): تمثل الطرق الاولية بمنطقة الدراسة
74	صورة رقم (10): تمثل الطرق الاولية بمنطقة الدراسة
75	صورة رقم (11): تمثل الطرق الثانوية بمنطقة الدراسة الدراسة المدينة المسيلة- وعوac المدني-مدخل شارع زوازة لخصر
75	صورة رقم (12): تمثل الطرق الثانوية بمنطقة الدراسة الدراسة المدينة المسيلة- وعوac المدني-شارع 05 جوبلية
76	صورة رقم (13): تمثل الطرق الثالثة بمنطقة الدراسة
76	صورة رقم (14): تمثل الطرق الثالثة بمنطقة الدراسة
79	صورة رقم (15): تمثل مفترق الطرق بن الطي
83	صورة رقم (16): حواجز حديدية تقيد حركة المشاة
86	صورة رقم (17): مواقف لدراجات الهوائية
88	صورة رقم (18): موقف متعدد الطوابق
88	صورة رقم (19-20): موقف متعدد الطوابق (النظام الدوار لوقوف السيارات)

### فهرس الأشكال

05	الشكل رقم (01): هيكلية البحث
----	------------------------------

### فهرس المخططات

34	مخطط رقم (01): موقع مدينة المسيلة
40	مخطط رقم (02): التقسيم القطاعي لمدينة المسيلة
42	مخطط رقم (03): تموضع التجهيزات في المدينة
44	مخطط رقم (04): المحاور الأساسية للحركة في المدينة
53	المخطط رقم (05): مخطط موقع الحي
57	المخطط رقم (06): مخطط القطاعات
58	المخطط رقم (07): الإطار المبني وغير المبني
61	المخطط رقم (08): نقاط التباعد والتقارب
65	المخطط رقم (09): التجهيزات في الحي

68	المخطط رقم(10): الكثافة السكنية لحي وعواع المدني
70	المخطط رقم(11): الطبيعة العقارية للحي
73	المخطط رقم(12): الكثافة السكانية لحي وعواع المدني
77	المخطط رقم(13): محطط الطرقات
82	المخطط رقم(14): اقتراحمنطقة المشاة
84	مخططرقم( 15 ) : اقتراحتقييدحركة المشاة
87	مخططرقم( 16 ) : موقع موقف متعدد الطوابق

الفصل التمهيدي:

الإطار المنهجي

والنظري للبحث

مما لا شك أن واحدا من أهم العناصر في أي مدينة حديثة هو نظام النقل في تلك المدينة. وإذا كان هذا النظام فعالا فيمكن القول أن تلك المدينة متقدمة بصورة جيدة لأن النقل هو العامل الرئيسي الذي يؤثر في البنية التحتية للمدينة، وإضافة إلى ذلك فإن النمو الاقتصادي والاجتماعي يعتمد على نظام النقل في المدينة. وذلك لأن نظام النقل يسهل الحركة للأشياء الأخرى من القطاعات مثل الزراعة والصناعة والتعدين والتجارة وخلافه. ويستفيد الناس من نظام النقل الجيد لأنه يمكنهم من الوصول إلى أهدافهم بسهولة في مناطق مختلفة من المدينة. ويمكن أن يذهب الناس للتسوق والترفيه والذهاب للعمل والزيارة بسهولة إذا كان نظام النقل قد تم تصميمه وتخطيطه بطريقة جيدة. ونرى ذلك واضحا في العديد من مدننا ومن جانب آخر تعتبر التجارة وظيفه قاعدية لا يمكن تجاهلها عند إعطاء تعريف للمدينة، إذ لا يمكن تصور مدينة بدون نشاط تجاري، يعمل على تقديم الخدمات لسكانها وحافز لديناميكيته الاقتصادية و الذي يعتبر من أكثر هاته الميادين استقطابا للأموال، و إذا سلمنا بأن التجارة جهاز اقتصادي مهيكّل للمجال محرك أساسي للعلاقات المجالية، فهي بالتأكيد من المكونات الأساسية في تفعيل النمو العمراني، وإحدى العوامل الأساسية و الضرورية في استمرار الحياة الحضرية.

فالتجارة تمثل القطاع الأكثر حيوية في الاقتصاد الحضري للمدينة، حيث أن أثرها يظهر جليا في كيفية وطريقة تنظيم المجال الحضري، إذ أن معظم عمليات التدخل على النسيج الحضري من ترميم أو إعادة اعتبار أو إعادة هيكلة أو إعادة تنظيم لحي أو مركز قديم لمدينة أصبح مستحيلا دون إدخال عنصر التجارة يعطي الصورة الجذابة والنشطة للمدينة، لهذا ظهر ما يعرف بالتعمير التجاري الذي أصبح حقلًا للدراسات فتضاعفت الأبحاث وتعددت التحليلات نتيجة لهذه الأهمية التي يكتسبها.

ونتيجة لغياب الدور المؤثر لعلاقة النقل بالنشاط التجاري كمنظومة تبدأ الحلول المبنية في الغالب على دراسة المشاكل الآنية سواء تلك المشاكل الخاصة بالنقل من جهة أو بالنشاط التجاري من جهة أخرى كل على حده وكنتيجه حتمية لذلك تأتي هذه الحلول في الكثير من تجارب مدننا قاصرة أو وقتية في تجارب أخرى. إن الحاجة ملحة في مدننا إلى دراسة القضايا الخاصة بالنقل ضمن إستراتيجية التخطيط العمراني لهذه المدن وإعادة صياغة مفهوم العلاقة بينهما بما يتناسب وكل مدينة على حده. إن النمو الكبير في النقل في مدننا بشكل عام سواء الوضع الراهن أو الوضع المستقبلي يضع المخططين أمام تحد لا بد معه من وضع الإستراتيجيات والسياسات التي من شأنها المساعدة على حل مشكلة الإزدحامات المرورية في الأماكن التجارية سواء الحالية أو المستقبلية وحتى تكون هذه الإستراتيجيات والسياسات أكثر فاعلية لا بد من إجراء العديد من الدراسات والأبحاث في هذا المجال.

إن في بعض الدول العالم ظل النقل العام يواجه مشاكل جمة مما استدعى تدخل الحكومات في هذه البلدان. وأهداف تدخل الحكومات كثيرة ولكن أهم تلك الأهداف هي حل مشكلة الاختناقات المرورية والسلامة وكفاءة النقل، وترشيد استهلاك الطاقة وحماية البيئة وتوفير إمكانية تنقلات أفضل لذوي الاحتياجات الخاصة وذوي الدخل المحدود. والجزائر من بين الدول التي تعاني من مشاكل عديدة في مجال تخطيط شبكات الطرق الحضرية ، حيث أصبحت لا تواكب التوسع العمراني الذي تشهده المدن و لم تستطع التحكم في مهامها من حيث ربط الأحياء الموجودة في المجال الحضري ، وهذا ما نلاحظه على مدينة المسيلة حيث انعكس ذلك في صعوبة التنقلات اليومية للسكان مما خلق عزلة لبعض أحياء المدينة و ساهم في ركود اقتصادي و تجاري

## الفصل التمهيدي

للمدينة. لذا نلاحظ أن الكثير من الدراسات المتعلقة بتخطيط الطرق و المطروحة بإلحاح على كل المستويات تهدف إلى كيفية تحسين شبكة الطرق و تحسين سهولة تنقل الأفراد و بأمان داخل المحيط الحضري.

من هذا المنطلق سوف نقوم في هذه الدراسة بالتركيز في موضوعنا على المركزية التجارية ومدى تأثيرها على الحركة المرورية بحي و عوارق المدني ، و تقييم الوضع الحالي و محاولة الخروج بحلول للتقليل من الازدحام المروري و سهولة الحركة و التنقل.

### 02- الإشكالية:

تشكل مسألة النقل إحدى أكبر المشاكل التي تواجهها المدينة المعاصرة اليوم باعتبارها أصعب المعضلات التي تواجهها مدن العالم من جراء التطور التجاري والصناعي والتكنولوجي والتوسع العمراني للمدن في عهدنا الحاضر، وهي تزداد تعقيدا يوما بعد يوم وتثير قلق مسيرين المدينة.

وقد أدى التطور العمراني والحضاري التي مرت به المدن الجزائرية عموما على مر السنين ومنها مدينة المسيلة على الخصوص إلى وجود مشكلة التنقل والازدحام المروري والاختناقات المرورية خاصة في أوقات الذروة وارتفاع معدلات اكتظاظ السيارات وسائر المركبات في الشوارع، مما نتج عنه تلوث بيئي بكافة أشكاله البصري والسمعي والبيئي وكذا ضياع الكثير من الوقت والطاقة، مما أدى بدوره إلى انخفاض أداء الإنسان في العمل والبيت نتيجة للإجهاد النفسي الذي يتعرض له على طول الطرق والشوارع.

وعندما نتكلم عن العمران التجاري في الجزائر نأخذ مدينة المسيلة كنموذج لدراستنا حيث: تعتبر مدينة المسيلة من أهم المدن الداخلية، فهي تمثل بوابة للصحراء الجزائرية، وتشهد أيضا نوعين من التدفقات، تدفقات جهوية لكون المدينة تقع على مسار الحركة الاقتصادية نحو الجنوب، و تدفقات محلية لسكان إقليم الحضنة، و عليه أصبحت مع الزمن مدينة كبيرة يسكنها أزيد عن 214 ألف نسمة، وكانت التجارة من أهم أدواتها الإقليمية، فهي " تحتل المركز الخامس في عدد السجلات التجارية " (مديرية التجارة لولاية المسيلة) .

وبالنظر للتجارة بالمسيلة نجد أنها موزعة توزيع غير منتظم داخل المدينة، وتختلف من منطقة لأخرى حيث نجد أن حي و عوارق المدني كان له الحظ الأوفر لاستقباله لظاهرة التجارة لكونه مركز المدينة، حيث يستحوذ قطاعه على أهم النشاطات التجارية في المدينة التي تلي جميع حاجيات السكان، مقارنة مع باقي القطاعات الأخرى التي تستحوذ على عدد أقل من النشاطات التجارية، وبالتالي فهي تلي الحاجيات اليومية فقط للسكان.

وعليه نسعى في هذا البحث إلى دراسة تأثير النقل على المجال التجاري داخل المناطق الحضرية ونحاول إبراز البنية التجارية و دورها في عملية تنظيم التنقلات الحضرية، مما جعلنا نطرح السؤال الرئيسي في هذا البحث لتوضيح الهدف من الدراسة:

### • كيف تؤثر المركزية التجارية لحي و عوارق المدني على الحركة المرورية؟

### 03- الفرضيات:

كان موضوع اهتمامنا في وضع هذه الإجابات على الجوانب التالية: الموقع، العمران، وهذا ما مكنا من صياغة هذه الفرضية كالآتي:

#### - الفرضية:

- تركز النشاط التجاري له دور في خلق حركة مرور كثيفة ومشاكل كبيرة في سيولة الحركة لعدم احترام الأماكن المخصصة للتوقف واستعمال الأرصفة لعرض السلع.

### 04- أسباب اختيار الموضوع:

إن اختيارنا لهذا الموضوع راجع إلى أهميته، باعتبار النقل مفهوم قديم حاز على اهتمام الباحثين خاصة في الآونة الأخيرة هذا من جهة، ومن جهة أخرى فإن تدارك الدولة الجزائرية لهذه السياسة التي كانت تنتهجها في الثمانينات يجعلنا نضع نقطة هنا، فربما قد تشكل خطورة على الحي وكذا المدينة، وبالتالي يبقى الموضوع مبهما وغير معروف، وتتمثل هذه الأسباب في:

- تتعلق أساسا بالموضوع الذي هو محط اهتمام المدينة، المسيرين، الباحثين، الحي والسكان، كما أنها تتعلق بسلوك إحداث التغييرات.
- اخترنا هذا الموضوع كمسيري مدينة لأننا أردنا أن نساهم من خلاله إثراء الرصيد المعرفي لطلبة المعهد والجامعة و إشراكهم في إيجاد حلول.

### 05- منهج الدراسة:

اعتمدنا في دراستنا هذه على غرار العديد من الدراسات الميدانية على المنهج الوصفي التحليلي مستعملين لذلك عدة تقنيات في معالجة البيانات وتقديمها في جداول وصور وخرائط وأشكال بيانية، كما انتهجنا في بحثنا هذا استعمال المقابلة عن طريق الحوار، وقسمنا المذكرة إلى جزأين الجزء النظري والجزء التطبيقي.

### المرحلة الأولى:

هي مرحلة البحث النظري و التي قمنا فيها بالاطلاع على مختلف الدراسات و الأبحاث و المراجع من الكتب ومجلات و التي لها علاقة بموضوع البحث، و التي سمحت لنا بتكوين خلفية نظرية علمية ساهمت بشكل كبير في إثراء موضوع البحث بكل المفاهيم و التعاريف الخاصة بالمركزية التجارية و أنواعها النقل ومخططاته.

### المرحلة الثانية:

هي مرحلة العمل الميداني أين تم النزول مباشرة إلى الميدان والتعامل مع الطرق المهيكلة لحي وعوac المدني من اجل تقييم واقعها وخصائصها ودورها الوظيفي والتعرف على مدى تركz التجارة في المنطقة ومدى تأثيرها على الحركة المرورية كما تدعم هذا العمل بالاتصال بمختلف الهيئات و المديريات و التي لها علاقة بموضوع نذكر منها:

- مديرية النقل.
- مديرية الأشغال العمومية.
- المصالح التقنية لبلدية المسيلة.
- مكاتب الدراسات.
- مديرية المصالح التجارية.

### المرحلة الثالثة:

تعتبر أهم مرحلة في إعداد البحث لأنها تتضمن مختلف التحاليل المتعلقة بالمعلومات النظرية والتحليل الميداني و التي سمحت لنا بالحصول على نتائج دقيقة تتعلق بالمشاكل المرتبطة بالنشاط التجاري لحي وعوac المدني والذي يزيد من حدة الإزدحامات المرورية ومن ثم تقديم حلول و اقتراحات علمية للحد من ظاهرة الازدحام المروري.

### 06-الوسائل المستعملة في البحث:

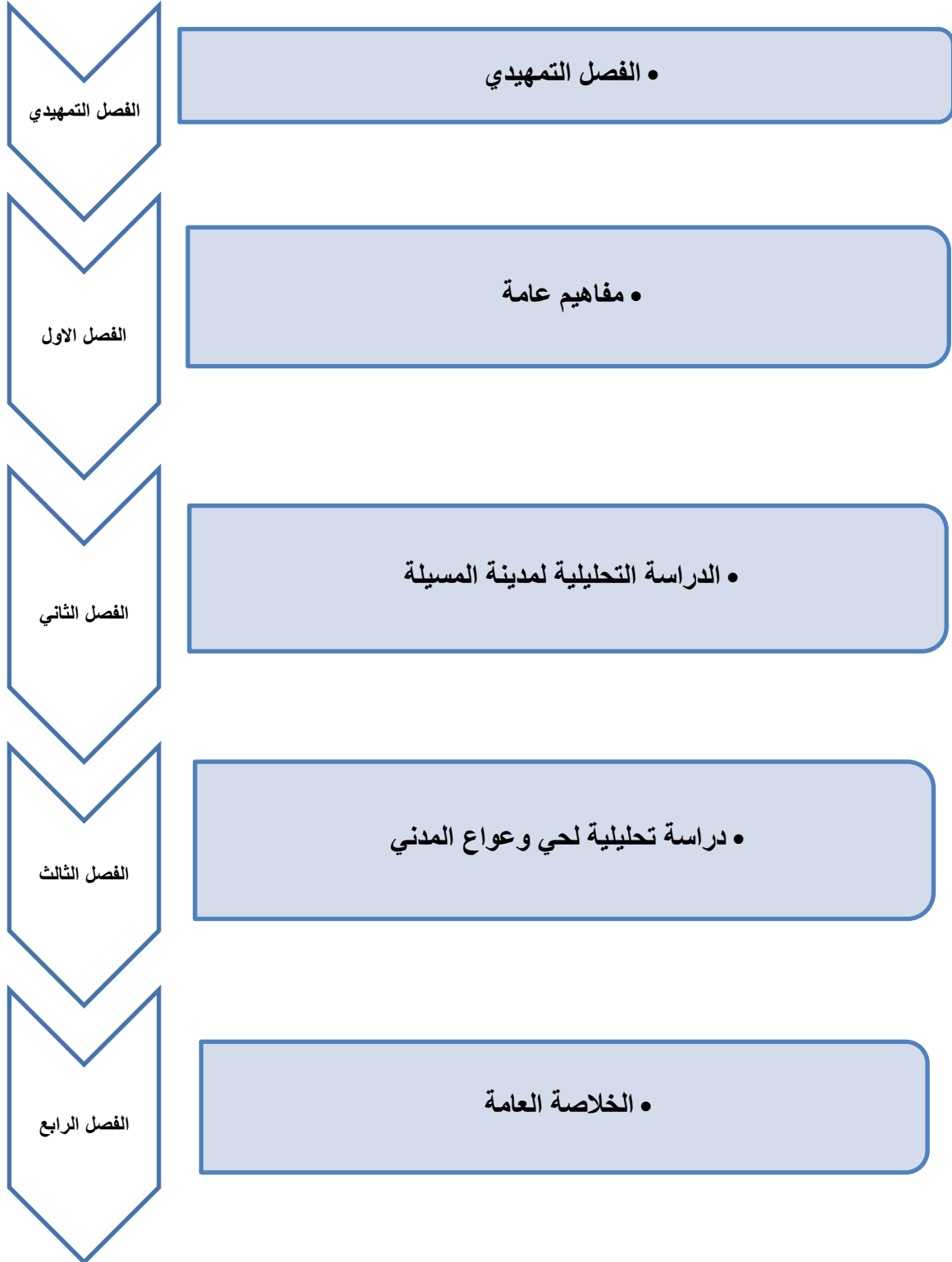
من بين هذه الوسائل:

- **الملاحظة الميدانية:** وجود الباحث في منطقة الدراسة يسهل ملاحظة كثير من الحقائق حول الظاهرة، وعليه اعتمدت بشكل كبير على الزيارة الميدانية للمحورين الرئيسيين وذلك لتتبع ظاهرة موضوع الدراسة بغرض دراستها وفهمها وتحديد مختلف المشاكل.
- **المقابلات الشخصية:** ويرجع إليها الباحث في حالة وجود صعوبة في الحصول على بعض المعلومات التي يحتاجها.
- **المخططات:** تساعدنا على تحديد وتحليل مختلف المعطيات الخاصة بالموضوع ومقارنتها بالوضع الحالية.
- **الوثائق:** وتمثل في الكتب، المذكرات، المجلات والإحصائيات.
- **الصور الفوتوغرافية والتقارير:** وهي تدعم الملاحظة باعتبارها الوسيلة الأقرب لتشخيص الواقع.

### 07-الهيكلية:

سمحت لنا المنهجية المتبعة في وضع هيكلية كالاتي:

• الشكل رقم (01): هيكلية البحث.



## الفصل الأول:

### مفاهيم عامة

### تمهيد

إن التطورات الحاصلة في قطاع النقل ترتب عنه من نتائج إيجابية وسلبية على الفرد والمجتمع، يجعل مسؤولية التخطيط وتنظيم النقل التي تقع على عاتق الدولة أكثر إلحاحاً من أي وقت مضى. وتعاضد دور النقل في الحياة الاقتصادية والاجتماعية والثقافية يجعل الطلب على التنقل من الضروريات التي تتزايد بشكل مستمر، ويجعل التفكير في سياسات نقل أكثر تطابقاً مع الواقع ووسائل تشريعية تتماشى والمعطيات المحلية، وطرق تعتمد على الأساليب العلمية في التقييم واختار البدائل الحسنة في تحقيق خدمة نقلية مثالية انطلاقاً من الاستغلال العقلاني لما هو متوفر، وفي هذا الفصل وبالموازاة مع موضوعنا فإننا سنتطرق لبعض المفاهيم التي نحتاجها وذلك لخدمة موضوع البحث وأيضاً خدمة الحالة التي سنطبق عليها الدراسة سواء في التحليل أو المشروع التطبيقي.

### أ-1- النقل والتنقل:

#### 2-1 التعريف اللغوي: النقل:

من نقل ينقل نقلاً، الشيء حوله من مكان لآخر، ومنه نقل جمع أنقال ونقول: طريق مختصر<sup>1</sup>.

#### 3-1 التعريف الاصطلاحي:

يعرف سكوت جرير (Scott Greer) النقل أنه دورة الأفراد أو الطاقة والبضائع والخدمات يقوم بها أشخاص فاعلون اجتماعيون لتحقيق أهداف اجتماعية<sup>2</sup>.

كما يعرف النقل بأنه جزء حيوي من الحياة اليومية لمعظم الناس إذ يوفر لهم الحركة و الانتقال بين الأماكن المختلفة منها و خارجها<sup>3</sup>

#### 4-1 النقل الحضري:

نقل يتم بمقابل لحساب الغير يقوم به أشخاص طبيعيون أو اعتباريون مرخص لهم لهذا الغرض كما يعرف النقل الحضري أنه خدمة تقوم بالربط بين مختلف نقاط التجمع الحضري تخص تنقل الأفراد وفقاً لخطة تغطي الاحتياجات و تحقق التكامل و الانسجام، و الهدف منه إعطاء ديناميكية للحياة في المدينة لكل المستعملين. وفي هذه الدراسة النقل الحضري يعني النقل الجماعي بالحافلات الذي يربط وسط المدينة بمختلف الأحياء. وفي مايلي تحديد لبعض المفاهيم التي لها علاقة بالنقل و التنقل كما وردت في مقياس العمران والنقل الحضري:

#### 5-1 حجم المرور: عدد المركبات التي تمر بنقطة أو محطة على الطريق خلال فترة زمنية محددة.

1 ابن منظور: لسان العرب المحيط، مج، 3 بيروت لبنان، ص 865 .

2 السيد عبد العاطي السيد : علم الاجتماع الحضري ، ج ، 2 دار المعرفة الجامعية ، 2000 ، ص 297

3 زين العابدين علي : مبادئ تخطيط النقل الحضري ، ط، 1 دار صفاء للنشر ، 2000 ، ص 65.

### 1-6 الحصر المروري:

عملية لقياس حجم المرور في الوقت الحالي - وقت الحصر-

### 1-7 الوقوف:

مكوث عربة في طريق خارج الظروف المميزة للتوقف و يكون المحرك صامت.

### 1-8 الطريق:

هي كل المسالك العمومية المفتوحة لحركة المركبات.

### 1-9 كثافة المرور:

هي عدد العربات التي تشغل وحدة طولية محددة من الطريق عند لحظة معينة.

### 1-10 الراجلين:

الأشخاص الذين يتجولون على الأرجل أو يتنقلون بسرعة المشي.

### 1-11 نقطة التقاطع:

نقطة التقاطع بين خطين للنقل العمومي أو أكثر عموماً مختصة بالتعمير عن طريق الكثافة العالية للمناطق المحيطة بها.

## 2 - أهمية النقل ووسائله:

### 2\_1 أهمية النقل:

سافر الإنسان منذ العصور القديمة لأسباب عديدة كالبحث عن الغذاء وطلب الأمان حيث هاجرت القبائل والجماعات والأفراد عبر العصور المختلفة كما سافرت القوافل التجارية في العصور التي سادت فيها المقايضة لتحميل السلع من بلد لآخر وبظهور النقود وانتشارها كوسيط للتبادل توسع الطلب على السفر حيث أصبح التجار بحاجة إلى اكتشاف وجلب السلع الجديدة إلى بلادهم ومع مرور العصور زادت حياة الإنسان تعقيداً وزادت حاجة الأفراد للتنقل من مكان لآخر لأغراض كثيرة منها المعتقدات الدينية واكتشاف منابع الأنهار ونشر الآراء والنظم السياسية وطلب العلم في مواطنه وزيارة الأماكن المقدسة و السياحة والاصطياف. وجاءت الثورة التكنولوجية في النقل والاتصالات التي ساهمت في التقدم الفني لوسائل النقل وسمح لها أن تتحدى وتتجاوز عقبات كثيرة منها الظروف الطبيعية والجغرافية لبعض

المناطق و المسافات الطويلة والبعيدة التي تفصل منطقة عن أخرى فسار التقدم التكنولوجي في وسائل النقل إلى سهولة احتكاك الأفراد والمجتمعات ببعضها ومكنها من تبادل الخبرات والمعارف المختلفة بسرعة كبيرة وتأتي أهمية النقل في حياة الفرد والمجتمع من زاويتين<sup>4</sup>:

- الأولى: تعتبر وسائل النقل عاملا محددًا له أهمية قصوى في تحديد اختيارات الأفراد وأسرههم للمكان الذي يقطنون فيه والمكان الذي يعملون فيه.
- الثانية: تؤثر وسائل النقل بدرجة أو بأخرى على القدرات الشخصية للأفراد على رفع أسعار السلع التي تنقلها هذه الوسائل حيث تدخل تكاليف نقل السلع في أسعار بيعها. كما تكمن أهمية النقل في تأثيره في العديد من المجالات وتأثره بالكثير من العلوم ويعتبر تخطيط المدن والاقتصاد في مقدمتها.

### 2\_2 تخطيط المدن:

يعرف نظام النقل حديثًا على أنه مجموعة منظمة من المؤسسات والخدمات التي تقوم بتوفير وتوزيع مجالات الوصول لمناطق مختارة من المناطق الحضرية<sup>5</sup>.

يدخل علم تخطيط المدن في مجال النقل من خلال تحديد مسارات خطوط شبكة النقل على الأرض وكذلك تحدد مواقع المحطات الابتدائية والنهائية ومحطات الضواحي وغيرها كما أن أهمية هذا العلم بالنسبة للنقل تتجلى في مجموعة من الأسس والتي يجب مراعاتها عند دراسة نظام النقل وهذه الأسس هي:

- إن لخدمات المرور وظيفة مهمة في التأثير على تكاليف وأسعار الأراضي والمباني والخدمات و هذا التأثير يكون بدرجات متفاوتة و حسب خصائص كل منطقة وخصوصا ما يتعلق منها بسهولة الوصول
- تعتمد أسس اختيار نظام النقل بشكل عام على اعتبارات استيعابه للطلب على الرحلات. إن تصميم نظام النقل الناجح يجب أن يأخذ بعين الاعتبار مجموعة الأهداف هي:
- وضع أهداف بعيدة المدى للإقليم المعني وتحديد عاصمة الإقليم.
- تعيين نوع وموقع الاستثمارات المقترحة التي تؤثر على الأهداف.
- توضيح مستوى الخدمة الناتجة.
- نوعية الخدمة: من بين الأهداف التي تسعى التي يتوجب على الدولة تحقيقها هي :

4 حمادة فريد منصور: مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 1998ص12 .

5 عثمان محمد غنيم: التخطيط: أسس ومبادئ عامة، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، 1999ص.

توفيرا لأمان وتحسين نوعية الخدمة في قطاع النقل وهي تسعى بطرق مختلفة لبلوغ هذه النجاحات كان تقوم بوضع ضوابط أساسية أهمها تحديد السرعة والمستوى الفني للسيارة<sup>6</sup> كما تعمل تحسينا لنوعية الخدمة على زيادة عدد الحافلات والرحلات وإلزام الناقلين باحترام مواعيد الانطلاق والوصول لزيادة الثقة في وسيلة النقل وكذا نظافة مركبات النقل والتأكيد على أهمية ذلك.

### - كمية الخدمة:

تسهر الدولة على حسن توزيع العرض والطلب لخدمة النقل فهي تتدخل بالتأثير على العرض أو الطلب في ظل معرفة جيدة بنقاط الاختلاف وفترات الذروة والركود و مواقع النشاط الاجتماعي والتركز السكاني و تحليل عامل التأخير هل هو نتيجة لازدحام، الخطوط الفردية، السرعة البطيئة أو عوامل أخرى. يكون للدولة حضور في قطاع النقل من خلال ضوابط منها: قيد التراخيص، تحديد عدد الرحلات في كل خط خلال فترة زمنية معينة مع ضرورة التوفيق بين السرعة والأمان، كما تتدخل الدولة في تنظيم النقل بسن القوانين التشريعية بالإضافة إلى ذلك يمكن للدولة أن تفرض الضرائب وتقديم الإعانات للتأثير على هذا القطاع. كما تجدر الإشارة هنا إلى اهتمام الدولة بالنقل الجماعي للمسافرين، لأهميته الكبرى في التنمية الاجتماعية والاقتصادية فهو من جهة يعمل نقل الأشخاص من مكان لآخر، ومن جهة يعمل على فك العزلة عن المناطق النائية و مناطق المحيط وهو ما يسمح للمواطن من تلبية حاجاته المختلفة، إضافة إلى ذلك فهو يعتبر الوسيلة المثلى للتنقل إلى أماكن العمل فضلا عن التقارب الذي يحدثه بين الأفراد في جهات مختلفة، كما انه يعمل على رفع مستوى معيشة المجتمعات فانتشار السكان و التقدم الذي يطرأ على أي إقليم يتوقف على مدى توفر وسائل النقل. و لهذا نجد المادة رقم 05 من قانون 13/01 المؤرخ في 2001/11/07 تنص على إعطاء الأفضلية لهذا النشاط يجب أن تهدف منظومة النقل البري إلى إعطاء الأولوية لتطوير النقل الجماعي لعدة أسباب:

- يعمل النقل الجماعي على تقليص الفوارق الاجتماعية في ميدان استغلال المجال الحضري وكذا إمكانية التنقل للسكان.
- إن غياب النقل الجماعي معناه زيادة السيارات الفردية، وهو ما يؤدي إلى اكتظاظ داخل المحيط الحضري، وكذا الاستهلاك الكبير للطاقة وما ينتج عنه من مشاكل: الازدحام، التلوث، حوادث المرور<sup>7</sup>.
- إذا فدور وسائل النقل الجماعي في المدينة هو تأمين الاتصال السريع والمريح قدر الإمكان بين أحياء المدينة من جهة و بين المدينة و ضواحيها من جهة أخرى، وكلما كانت وسائل النقل كثيرة وفعالة، كلما قل بالتالي عدد الأشخاص الذين يستعملون السيارات الخاصة والتي تشكل السبب الرئيسي في عرقلة سيولة الحركة، ولا شك أن ثلاثين سيارة تنقل كل واحدة منها شخصا واحدا تسبب ازدحاما أكثر من حافلة تنقل هذا العدد و لهذا أصبحت وسائل النقل العام -الجماعي- خاصة الحافلات في المدن الكبرى.

6 حمادة فريد منصور: المرجع السابق، ص165.

7 قانون 13/01 : المؤرخ في 07 أوت 2001 يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، الجريدة الرسمية، العدد، ص44 ص85.

### 3- العوامل الرئيسية في النقل:

تعد طرق التجارة التي تصل بين المراكز ذات النشاط الاقتصادي بعضها ببعض من القواعد الأساسية في مجال النقل والمواصلات، فاهم الطرق التجارية هي التي تربط بين إقليمين أو أكثر وبالمقابل نجد التجارة ضئيلة بين إقليمين تم تبلغ فيهما الصناعة شغنا يذكر، والملاحظ وجود جدل حول أسبقية الطرق التجارية أم أنها وليدة النشاط الاقتصادي. لكن المتبع لمراحل التاريخ الاقتصادي في تطوره يجد أن أحدهما يسبب الآخر فالأقاليم النشيطة

### 3-1 الموقع:

أول العوائق وأعظمها أهمية، فموقع الإقليم هام جدا ليس فقط في تاريخه ونهضتها لاقتصادية بل حتى في مواصلاته وعلاقاته التجارية مع العالم الخارجي، فكثير من الدول استطاعت السيطرة وبسط سيادتها على جهات كثيرة بسبب موقعها الاستراتيجي، مثلا موقع بريطانيا على حافة القارة الأوروبية كان سببا في جعلها قوة بحرية وتجارية كبرى، و موقع مصر بالنسبة إلى القارات الثلاثة: إفريقيا أوروبا و آسيا جعله حلقة هامة للمواصلات التجارية البرية و البحرية.

### 3-2 التضاريس:

فكلما زادت التضاريس الإقليم تعقيدا صعبت مواصلاته وقلت علاقته الخارجية وبالعكس كلما كان الإقليم سهلا، ويبدو ذلك جليا على السكك الحديدية فهي تكثر في السهول والوديان أي الأراضي السهلية وتقل على المرتفعات.

### 3-3 التركيب الجيولوجي للسطح:

لهذا العامل أثره في شق الطرق ومد الخطوط الحديدية فالتربة الرخوة تحتاج الطرق فوقها إلى ترميم وتجديد على فترات بخلاف الطريق الذي يشق فوق الأرض الصخرية الصلبة. كما يعد هذا العامل معيارا في تحديد المقياس الذي تجري فوقه القاطرات وعربات السكك الحديدية.

### 3-4 المناخ:

له أهمية في تعيين طرق المواصلات التي تنقل إليها السلع التجارية والتي يسلكها المسافرون في الفصول المختلفة، هذا ما زاد من اهتمام الناس بالأرصاد الجوية حتى يتحققوا من سلامة مواصلاتهم وعدم التعرض للأخطار التي كانت تفاجئهم فيما مضى.

### 3-5 النبات:

الغابات الكثيفة و المستنقعات من العوائق أيضا لسبل المواصلات ووسائل النقل المختلفة ، بحيث تتحدد الطرق على أطرافها، مثل غابات الأمازون التي لا يمكن اجتيازها بسهولة حتى لجماعات قليلة العدد و بعض الأحيان تكون الغابات حدا فاصلا بين إقليم و آخر . كذلك كانت الغابات التي كست أوروبا قديما عقبة في سبيل تقدم الغزاة الآسيويين في أواسط آسيا ، و هذا هو الحال في حالة انتشار

المستنقعات والصحاري الشاسعة. غير أن الإنسان بما اكتسبه من قوة بفضل التقدم الصناعي الحديث قد استطاع مغالبة العوامل الطبيعية التي عاقت مواصلاته و عرقلت استغلال كثير من موارد الأرض رغم كونها تستلزم التكاليف و النفقات. هناك أيضا عامل الحاجة إلى محطات التموين غير أن هذه الحاجة تضاءلت في السنوات الأخيرة<sup>8</sup>.

### 4 - وسائل النقل البري:

في عالم اليوم لا تستقيم الحياة من غير عملية النقل، و تتداخل هذه العملية على كل المستويات في الإقليم و في الدولة و في مجتمع الدول، حيث تقوم وسائل متنوعة بهذه المهمة الحيوية لعملية النقل، و تعتبر وسائل النقل البري هي أكثر وسائل النقل انتشارا، وهي الوسائل المتوافرة والمناسبة في كثير من الأحيان ولا يستطيع الفرد و لا الجماعة التخلي عن وسيلة من هذه الوسائل لأنها جزء لا يتجزأ من ضروريات الحياة. وبصرف النظر عن كلا من التطور التاريخي و الكفاءة في الأداء والسرعة و المرونة لكل وسيلة من وسائل النقل البري، فإنه يمكن تمييز نوعين من هذه الوسائل، وهذا التمييز يكون على أساس أسلوب وقوة التشغيل أكثر من أي شيء آخر وكذا التفريق بين الوسائل التقليدية العتيقة والعصرية المتحضرة، وهما<sup>9</sup>:

- وسائل تعتمد اعتمادا كليا على الجهود العضلي في خدمة عملية النقل - وسائل النقل البري التي لا محرك لها.

- وسائل تعتمد على التشغيل الآلي في نفس الخدمة أي خدمة عملية النقل - وسائل النقل البري التي لها محرك.

وتجدر الإشارة أن اختيار وسائل النقل ينطلق من منطلق يفرضه الواقع الجغرافي أحيانا وأحيانا أخرى يفرضه الواقع الاقتصادي لتكون الوسيلة المستخدمة هي الأنسب في المكان، وهي الأفضل في الاقتصاد.

### 5 - المواصلات الخاصة:

في البلدان الصناعية، تتوفر بشكل رئيسي السيارات والدراجات العادية والدراجات النارية و الطائرات الخاصة. وتعتبر السيارات أهم وسيلة مواصلات خاصة على الإطلاق. والسيارات أيضا هي وسيلة المواصلات الرئيسية للركاب في الولايات المتحدة الأمريكية وأستراليا وكندا واليابان ونيوزيلندا ومعظم بلدان أوروبا الغربية وكثير من الدول العربية. ويمتلك الناس في هذه البلدان وفي الولايات المتحدة الأمريكية حوالي 77% من السيارات في العالم. ويمتلك الأمريكيون أكبر حصة على الإطلاق إذ تبلغ 35% من المجموع العالمي تقريبا، كما توجد فيها أيضا أفضل شبكات الطرق. ويوجد حوالي 19 مليون كم من الطرق في جميع أنحاء العالم. وثالث هذا المجموع موجود في الولايات المتحدة الأمريكية. كما أن معظم الباقي يوجد في البلدان التي تمتلك أعدادا كبيرة من السيارات. ويعتبر السفر بالسيارة أقل أهمية في البلدان النامية منه في البلدان الصناعية. لكن أعدادا متزايدة من سكان المدن في تلك البلدان النامية أصبحت تمتلك سيارات، واضطرت المدن الكبرى لإقامة المزيد من الطرق لكي تستوعب ذلك السيل المتزايد من السيارات.

8 محمد سيد نصر: المرجع السابق، ص 21.

9 صلاح الدين علي الشامي: النقل دراسة جغرافية، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1976، ص 31-32.

6 - المواصلات العامة:

تعد أية خدمات ركاب منتظمة ومتوفرة للجمهور نقل عام أو نقل جماعي من أنواعه (النقل داخل المدن-النقل الحضري-)، النقل بين المدن).

6-1 خدمات النقل داخل المدن:

توفر معظم المناطق الكبيرة من المدن بعض وسائل المواصلات العامة لمن لا يملكون سيارات أو من يفضلون تفادي القيادة داخل المدن بقدر الإمكان. وتسمى أحيانا خدمات المواصلات العامة بين المدن وضواحيها رحلة العمل اليومية. تعتبر الحافلات الوسيلة الوحيدة الرئيسية للمواصلات العامة في معظم مدن العالم. وبالإضافة لذلك، توجد في الكثير من المدن الكبرى شبكات سكك حديدية. وفي حوالي 90 مدينة توجد شبكة سكك حديدية فوق الأرض وشبكة أخرى لقطارات الأنفاق تحت الأرض. كما توجد في بعض المدن الكبيرة قطارات علوية تسير على خطوط فوق الشوارع. وفوق هذا كله توجد في عدد متزايد من المدن الكبرى شبكة مواصلات عامة تشمل على مركبات السكك الحديدية الخفيفة.

6-2 خدمات المواصلات بين المدن:

توفرها أساسا الطائرات والحافلات والقطارات. وتنقل القوارب النهرية والعبارات قسما ضئيلاً جداً من الركاب المسافرين بين المدن.

6-3 العلاقات بين التجمعات السكنية وشبكات السير :

السير هو مجموعة حاجات الاتصال والمبادلات التي تتقرر بين العناصر المدينة الثلاثة: المسكن، الشغل، وأوقات الفراغ، والمسببة لحركات الذهاب والإياب التي تختلف شدتها بحسب أهمية التجمع واختلاف أعمال سكانه. وتبلغ حركات السير أوجها في الأحياء المركزية للتجارة والأعمال خاصة في ساعات الذروة الصباحية أو المسائية أي في ساعات الدخول والخروج إلى أماكن العمل ومنها وفي منتصف<sup>10</sup> النهار، أما في الأحياء الأخرى فان حركة السير تشتد في القطاعات الكثيفة أكثر منه في القطاعات الأقل سكانا. ونظرا لأهمية هذه العلاقة بين التجمعات السكنية و طرق التنقل ، كان لزاما أن تؤخذ خطوط وشبكات السير بعين الاعتبار أثناء التخطيط لإنشاء تجمعات سكنية ، فالأراضي المبنية يجب أن تخضع لضرورات التنقل بين الأحياء من جهة وبين مركز المدينة و الأحياء من جهة أخرى. بالنسبة لشبكات التنقل بين الأحياء ووسط المدينة ، فالذي يحدد طرقاتها هو طبوغرافية وجيولوجية المواقع المجتازة ، فإذا لم تشق الأحياء السكنية يجب ألا تعرقها الأملاك المبنية ، كما توجد مجموعة من العوامل تجعل من التمييز بين الطرق التي تؤلف شبكة خطوط النقل بين الأحياء وشبكة خطوط النقل بين الأحياء ووسط المدينة وهي

- حاجات مستعملي الطرق وطبيعة الوسيلة المستعملة للتنقل.

10 الموسوعة: عربية علمية، مصورة بالألوان، المجلد الثاني، الناشر:

- طبيعة التجمعات السكنية) مساكن جماعية، فردية، مختلطة (و استخدامات المساكن، متاجر، مكاتب).
- تأثير التوقف على طول الطريق، خارج مكان وقوف السيارات.
- طول الطريق.
- عدد الشوارع التي تقطعها هذه الطريق أو المفتوحة عليها.
- عدم إمكانية فصل الطريق عن الأملاك المبنية.

كما تجدر الإشارة إلى عامل آخر مهم هو العوامل الممكنة لتطور المدينة، فنفقات الطرقات ترهق كاهل الدولة، فيجب الاهتمام بالاقتصاد وتوافقه مع البحث عن أفضل الوردات. كما أن مشكلة تداخل المساحات المخصصة للمشاة، والمساحات المتروكة للسيارات هي إحدى أثقل النتائج وأدقها على الحل.

والملاحظ في هذا الصدد أن التوازي بين الأرصفة و الطرقات هو الوحيد الذي يشكل خطراً لأن السائقين الخائفين من رؤية أحد المشاة يظهر أمامهم ، يميلون إلى الابتعاد عن الرصيف، وهو نوع من الحذر لكنه قد ترك قسم هام من الطريق دون استعمال. أما بالنسبة لشبكة السير على مستوى الأحياء و بينها ضروري وجود شبكات متكيفة مع طبيعة التجمعات السكنية و حاجات السكان التنقلية ووفقاً لطبيعة المساكن التي يجب تأمين تنقلاتها والمكانة الاجتماعية للسكان يتم إنشاء الطرق للأحياء السكنية على إحدى الطرق التالية:

- طرقات ذات اتجاه مزدوج تصل بين الأحياء و تشكل هيكل شبكة المواصلات المحلية وتؤمن الاتصال بطرقات العامة .
- طرقات مخططة بشكل حلقة تحيط بمجموعة أو مجموعات سكنية ، و توصل بشارع أو بعدة شوارع ذات الطرق المزدوجة .
- طرقات مسدودة لا تؤمن المواصلات إلا إلى البيوت التي على جانبيها.

و تلغى بقدر الإمكان تنقلات المشاة في الطرقات الرئيسية للشبكات السكنية، و هو حل سهل بشكل خاص في قطاعات السكن الجماعي و ثمة دروب ذات تخطيط قصير بقدر الإمكان توصل أبواب البيوت بالمتاجر و بمنشآت الحي المختلفة، ثم تخطط دروب الدراجات خصوصاً على مقربة من اتصالات شبكة السير العام بشبكة المواصلات المحلية، و فيها يمكن تخفيف عرض الطريق إلى اتجاه واحد للسير، إلا أنه يجب أن يسمح بسير السيارات من جميع الأحجام و لاستعمالات مختلفة فشوارع الأحياء السكنية اليوم تظهر وجود أرصفة ضيقة و طرقات كبيرة العرض، فتكون الأرصفة مزدحمة بحركة مرور هامة بالنسبة إليها، إضافة إلى استغلال جزء منه من قبل التجار لعرض منتجاتهم، في حين الطرقات ذات المميزات التي هي أعلى من حاجات حركة المرور عليها، تصبح في أوقات فارغة بالرغم من أنه قد يكون توسيع الطرقات ضروريا لإتاحة التوقف و التلاقي و التجاوز في الأجزاء المستقيمة. إذا فإن القيام بالتخطيط لشبكات السير في التجمعات السكنية أمر في غاية الأهمية يجب فيها الأخذ بعين الاعتبار العوامل الرئيسية التي لها تأثير في ذلك: الاستعمالات المختلفة للطريق، تطور و توسع الحي وذلك من أجل إعطاء مرونة أكثر على تخطيط الطريق والأرصفة ومسالك الدراجات<sup>11</sup>

11 محمد سيد نصر: جغرافيا النقل، الطبعة الثالثة، مكتبة النهضة المصرية، 1959 ص20.

### 7 - التخطيط الحضري:

بعد ظهور وكثرة المشاكل المترابطة على النمو الهائل للمدن، جاءت الحاجة إلى ضبط هذا النمو ومراقبته ومحاولة معالجته وإعطاء الحلول الناجحة واللازمة لمواجهة هذا النمو فظهر التخطيط والذي يقول عنه "الوردي": "إن التخطيط ليس العمراني فالتخطيط الحضري وسيلة للضبط الاجتماعي الحضري، وليس علما فيها للأشكال الجميلة الذي هو العمران ولكن تلك العمليات التي تعمل على تغيير المدينة والتحكم في نموها. ويرى: كاست لس: "أن التخطيط الحضري تدخل النسق السياسي في النسق الاقتصادي على مستوى معين من أجل تنظيم عملية إعادة إنتاج قوة العمل الاستهلاك- وعملية إنتاج وسائل الإنتاج بالتغلب على التناقضات التي تظهر داخل النسق الحضري . ويرى (وحيد حلمي حبيب)، أن التخطيط الحضري يهتم أساسا بموضوعات التي تشمل مجموعة محددة من الأنشطة الحضرية، كما أنه نشاط يمارس تحت تدريب متخصص فلا يمكن إدراك نتائج معظم الأنشطة التخطيطية إلا بعد اتخاذ قرار التنفيذ بفترة تتراوح من خمسة إلى عشرين عاما مما يجعل عملية التصحيح صعبة<sup>12</sup>.

من هذا كله يمكن القول أن التخطيط الحضري هو مجموعة دراسات تقنية وإجراءات قانونية تسمح بمراقبة ومعرفة التطور الحضري الحاصل من الناحية الاجتماعية والاقتصادية والصحية والعامة والبنائية التقنية والمعمارية، وكذا ضبط نحو المجال الحضري بحيث يتاح للأنشطة والخدمات أفضل توزيع وللسكان أكبر القواعد وهذا ما يجعل التخطيط الحضري منطقيا للواقع وللحاجة.

### 7-1 تخطيط المدن:

لقد أجريت دراسات عديدة حول تخطيط المدينة أهمها دراسات المهندسين الاجتماعيين، فالمهندسون أطلقوا عبارة: "تخطيط المدن" على التخطيط المادي للمدينة أي حاجيات المدينة من السكن والطرق والمدارس ثم تحديدا لمكان المناسب لها، أما الاجتماعيون فيرون أن تخطيط المدن حركة اجتماعية أو وظيفة حكومية بالإضافة إلى كونه مجالا للأطراف الفني المادي أي أنه يضم التخطيط الاقتصادي والاجتماعي بالإضافة إلى المادي والفصل بينهما شبه مستحيل. وعند القيام بعملية تخطيط المدن تراعي مجموعة من المبادئ هي:

### 7-2 الشمول:

الخطة يجب أن تكون شاملة من حيث المدن 20 عاما ومن حيث المعقول، أي لكل النواحي الاقتصادية الاجتماعية العمرانية ومرتبطة مع بعضها البعض.

### 7-3 المرونة:

12 محي الدين عمر خيرى حمش: علم الاجتماع، الموضوع والمنهج مع تركيز على المجتمع العربي، ط 1، مجدلاوي، عمان، الأردن، 1999، ص 223.

يجب أن تكون الخطة مرنة بحيث نسمح بتقبل الاحتياجات الجديدة التي لم تنشئ ولم تكن موجودة عند وضع الخطة الأصلية

### 7-4 اتخاذ الجيرة كأساس للخطة:

يجب أن تستجيب الخطة العمرانية لأي مدينة لهذا المبدأ الاجتماعي العام، فتبقى المباني بشكل عددها كجيرة ويوضحها عن الجيران الأخرى، كما يجب توفر معالمها كمجتمع كامل كما نحل مشكلة المواصلات جزئياً.

### 7-5 التقسيم على مراحل:

يجب أن تقسم الخطة إلى مراحل يسمح بحدوث التغيير في المدينة، تدريجياً فلا تتعطل مصالح المدينة من حيث الاعتبارات المالية والعملية، ولتخطيط المدينة أهداف أهمها:

- جعل هذه الأداة مستعدة مادياً للمعيشة الجماعية، فتخطيط المدن يسمح بأن المنازل والبيانات والمدارس والأسواق والمحلات والإدارة العامة والجامعات سوف توحد في أنسب مكان لها بالنسبة لحاجات السكان وللقيام بهذه المسؤولية الكبيرة، فالعملية تتطلب فريقاً من المختصين في التربية والتعليم والصحة والخدمات الاجتماعية والفلسفة والاجتماع والهندسة يعلمون كيد واحدة وهذا للوصول للهدف المنشود. وتجدر الإشارة هنا إلى أن تخطيط المدينة العربية خاصة يجب أن يكون في ضوء معطيات أساسية من أهمها مايلي<sup>13</sup>:

- المحافظة على الهوية الإسلامية للمدينة العربية و في ذلك اعتزاز بالتراث الحضاري والحضري للأمم العربية.
  - التوازن بين النمو الحضري والنمو الريفي إذ أن ذلك أمر جوهري في المحافظة على الثروة الزراعية التي هي مصدر الأمن الغذائي لسكان الوطن العربي.
  - العمل على صحة و سلامة البيئة الحضرية العربية من المشاكل الاجتماعية كالانحراف الاجتماعي والجريمة و الأمراض العقلية و المشاكل المادية كالتلوث و الازدحام و سوء الخدمات العامة.
  - تبني نماذج تخطيطية تأخذ في الاعتبار إشباع حاجات الإنسان العربي المادية و المعنوية بأبسط أساليب التكلفة في الجهد و الوقت و المال .
  - العمل على تنوع النماذج التخطيطية لما يستجيب للظروف الجغرافية و الطبيعية والاقتصادية في الوطن العربي
- ولترجمة مثل هذه المبادئ الاجتماعية فإنه يتوجب إتباع الخطوات العملية التالية في التخطيط للمدينة العربية ، و هي:

- اتخاذ قرار بشأن مشكلة أو المشكلات المرغوب إيجاد حل لها.
- اختيار المشكلة التي تمثل المرتبة الأولى من حيث حجمها وأهميتها.
- إيجاد الحل للمشكلة المختارة.
- تطبيق الحل واتخاذ قرار بشأنه.

13 وحيد حلمي حبيب: تخطيط المدن الجديدة، القاهرة، دار مكتبة المهندسين، 1991ص 7.

- مقارنة نتائج الحل مع الواقع وتقييم مدى تحقيقه للأهداف المطروحة.
- اتخاذ سياسة عامة لإتباعها وتنفيذها.
- متابعة ومراجعة هذه السياسة التخطيطية منحين لأخر للتأكد من مدى سلامتها وتعبيرها عن الواقع المعاش<sup>14</sup>.

### 8 - تخطيط النقل الحضري<sup>15</sup>:

#### 8 - 1 تقديم مخطط النقل:

يعتبر مخطط النقل البري للمسافرين أداة لقياس مدى التطور الاقتصادي والاجتماعي على الصعيد المحلي والوطني. كما يعد مرجعا للجماعات المحلية في إعداد مخططات التنمية من اجل إنجاز هياكل الاستقبال والمرافق الضرورية لتسهيل تنقل الأفراد في أحسن الظروف من حيث الأمن والراحة والآجال.

#### - تعريفه:

مخطط النقل وسيلة تقنية تهتم بتنظيم وتسيير نظام النقل داخل التجمعات العمرانية الكبيرة، ويرتكز أساسا على تحديد المشاكل، وذلك من خلال جمع المعلومات وإجراء التحقيقات.

#### - مكوناته:

يتكون مخطط النقل بمدينة من وسائل النقل، الهياكل القاعدية- هياكل الاستقبال.

#### 8 - 2 أهداف مخطط النقل :

- تحسين شروط وضع الهياكل القاعدية وذلك بدقة وتحديد في الميدان.
- تحديد أنظمة النقل من شروط التسيير والعمل وكذلك يغطي كل أنماط النقل خاصة الحضري.
- تحديد شروط فعالية المشاريع الحالية والمستقبلية التقنية منها والمالية. فمخطط النقل يرتكز أساسا على حركة السير سواء كانت فردية أو جماعية عام أو خاص.
- تقدير الطلب على النقل في المستقبل وذلك انطلاقا من المعطيات الحالية، فبواسطة هذه المعطيات نستطيع تحديد المشاريع المستقبلية الخاصة بالنقل لكي تغطي الحاجيات المطلوبة وحلا لمشاكل مع تحسين الوسط المعيشي للسكان.
- ضمان التنسيق ومتابعة النشاطات على المستوى الأعلى والتحكم في استعمال وسائل النقل من أجل تغطية الطلب على النقل المتزايد .

14 إسحاق القطب وآخرون : النمو الحضري في دول الخليج العربي ، الطبعة الأولى ، الكويت : وكالة المطبوعات ، 1980م ص 217.

15 زين العابدين بن علي مبادئ تخطيط النقل الحضري، دار صفاء للنشر والتوزيع، ط 1، عمان ص 19.

8 - 3 كيفية إعداد مخطط النقل:

يتم إعداد مخطط النقل بالاعتماد على دراسة عامة تتضمن المراحل التالية:

- تحديد محيط الدراسة.
- تحديد آفاق الدراسة.
- تحليل الوضعية الحالية.
- خلاصة النتائج.
- استخدام نماذج توقعات الحركة. حيث يجب أن يحدد محيط الدراسة بدقة ويحصر على أساس تحليل معمول.
- منطقة التأثير.
- توفر المعطيات ونوعيتها.
- التطور المتوقع في التعمير.

يمكن أن يكون محيط الدراسة بلديا أو حضريا أو ولائيا أو وطنيا يجب أن يوضع أفق للدراسة في إطار متطور قصير المدى أو متوسط أو طويل كما يجب أن تتم عملية تحليل الوضعية الحالية على أساس المعطيات الموجودة أو الاستجابات أو التحقيقات المطلوبة إنجازها بمعرفة خصائص مجال الدراسة من الناحية العمرانية و التقسيم النموذجي للأعمال و المنشآت الأساسية وكذا طبيعة ومستوى عرض النقل .... وأهمية التدفقات والتنقلات الرئيسية. ويشمل ذلك:

❖ دراسة العرض الحالي للنقل من خلال:

- اتجاهات تنقلات الأفراد.
- شبكة الهياكل القاعدية وحركة المرور.
- مستويات الخدمة المقدمة للأفراد بواسطة نط النقل الحضري.

❖ دراسة الطلب الحالي للنقل: انطلاقا من المعطيات العمرانية استنادا إلى مخطط التهيئة العمرانية يمكن إجراء تقييم

التنقلات والطلب على النقل بمختلف أنماطه.

❖ دراسة السوق المحتملة.

❖ دراسة الاتصالات الموجودة.

❖ ملخص النتائج<sup>16</sup>: تحديد الكيفية المفصلة لإعداد مخططات نقل المسافرين بمنشور ذي طابع منهجي وتعليمي تعده

وزارة النقل، ويكون عنوانه: الدليل التقني لإعداد مخطط النقل. وذلك استنادا إلى المنشور رقم 313/69 المؤرخ في

26 سبتمبر 1996 المتضمن كفاءات إعداد مخططات النقل الولائية، وكذا المنشور الوزاري رقم 100: المؤرخ في

16ماي2002.قامت مديرية النقل بتعيين مخطط النقل المعمول به في السنوات الماضية في انتظار تكليف مكاتب الدراسات المختصة في الموضوع القيام بعملية دراسة وإعداد مخططات النقل الولائية.

## 9 - الدراسات الخاصة بالنقل الحضري<sup>17</sup>:

يخص موضوع النقل داخل المدينة باهتمام الباحثين والمخططين بمختلف الاختصاصات في الماضي والحاضر ومع ارتفاع التضخم السكاني واتساع عملية التصنيع والتحضر فغى بداية القرن العشرين وازدهار هذا الاهتمام على المشكلات الحضرية التي تجلت في انخفاض كفاءة أداء المرافق الأساسية وعلى الأخص شبكة الشوارع التي تعد قادرة على استيعاب المركبات التي أخذت تتزايد أعدادها وأضحت مشاكل النقل والمرور تشكل أعباء كبيرة، إذ تعد من أبرز المشاكل الحضرية ، وقد ظهرت دراسات واسعة تعالج المشكلات الحضرية برزت عدة نظريات في مجال تخطيط النقل الحضري نذكر منها:

### 9-1 الدراسات التخطيطية

:تتفق أغلب الدراسات والبحوث التخطيطية على مبدأ هو أن النقل والمرور داخل المدينة لا يمكن التخطيط له بمعزل عن استعمال النقل الأرض في الوقت نفسه لا يمكن التخطيط لهذه الاستعمالات بمعزل عن استعمال النقل وذلك لطبيعة التداخل والعلاقات المكانية فيما بينها من حيث تخطيط أنماط شبكات الشوارع ومكوناتها ومرافقها الخدمية.فقد نادى المخطط الفرنسي بوجيت هنيارد Henard وذلك عام 1910 بضرورة الربط بين نوع استعمال الأرض وأنماط تصاميم الشوارع. كما حدد كيري gherry اعتبارات أساسية العلاقة المكانية بين استعمال الأرض والنقل مع الاستعمالات الوظيفية الأخرى التخطيطية والتنظيمية والاقتصادية والاجتماعية وقد تجلّى في كثير من الدراسات التخطيطية بالمدن الأوروبية والأمريكية، بدأت بدراسات تفصيلية للنقل في مدينتي ديترويت وشيكاغو 1965 ودراسات مقارنة في النقل بين مدن لدول عديدة منها، كما اهتم بوكانان c.buchanan بالنقل العام في المدينة واعتبره كفيلا لسد متطلبات السكان كما اعتبر عملية تخطيط النقل جزء لا يتجزأ من عملية تخطيط استعمال الأرض الأخرى في المدينة إضافة لهذا فقد أولت هذه الدراسات اهتمامات بأنواع وأصناف وسائل النقل المستخدمة وحاجة المدينة منها وأكثر النظريات أهمية في تناول حركة النقل داخل المدينة هي نظرية المرور ذات المراحل الأربعة التي تناولت الجوانب الاقتصادية والاجتماعية ذات العلاقة باستعمالات الأرض والنقل، معتمدة في ذلك على خواص الرحلة داخل المدينة أساسا لبناء محتواها حول حركة المرور وتفاعلات وفق مراحلها الأربعة:

- مرحلة تولد الرحلة trip génération.
- مرحلة توزيع الرحلة trip distribution.
- مرحلة توزيع الرحلة على وسائل النقل trip model sprit.
- مرحلة توزيع الرحلة على شبكة الشوارع trip assignment.

17 زين العابدين بن علي مبادئ تخطيط النقل الحضري، دار صفاء للنشر والتوزيع، ط 1، عمان

### 9-2 الدراسات الهندسية والمرورية:

هذه الدراسات تركز هي الأخرى على العلاقة بين نوع استعمالات الأرض وقوة جذبها للمرور في تحديدها للواقع الخطرة مروريا ومن ثم تشخيص المشاكل الناتجة عن ذلك وربطت دراسات كثيرة خصائص المكان وبمنظور هندسي، وركزت دراسات أخرى على نسبة ما تشغلها الشوارع من مساحة المدينة وتقدير الحاجة الفعلية لها ضمن التصميم الأساسية كما تناول كلارنس كفاءة الإضاءة المرورية في التقاطعات الرئيسية في المدينة واعتمدت دراسة في بريطانيا على معايير عمرانية في تصميم الوحدات السكنية وبدأت تطبيق النهايات المغلقة للشوارع لغرض ضمان سلامة الشوارع الحضرية كما ركز دراسات هندسية أخرى على تقييم كفاءة الطرق في المناطق السكنية وفي مجال الحوادث المرورية. جاءت دراسات عديدة تعمل على الحد منها من خلال التأكيد على التخطيط السليم لشوارع المدينة والتوزيع المكاني لاستعمالات الأرض فضلا عن الاهتمام بالعوامل و بالعوامل الأخرى المرتبطة بحركة المرور مثل تصميم الشوارع وصيانتها وإدارة المرور وتناولت أغلب هذه الدراسات الموضوع من جانب واحد معتمدة على أنواع معينة من المساحات دون غيرها بشكل متكامل، ولم تستخدم الخرائط لكشف بعض الظواهر التي لها علاقة كبيرة بالنقل الحضري بشكل خاص المدينة بشكل عام من خلال الخرائط المنقولة من الصور الجوية المتعاقبة لفترات مختلفة و الخرائط الطبوغرافية والمساحات الهندسية التفصيلية للشوارع والتقاطعات وبالتمثيل الكارتوغرافي لكل البيانات التي تجمع عن حركة الأفراد والمركبات بعد تحليلها بطرق رياضية مختلفة كما ساهمت التسهيلات التي وفرها الحسابات الإلكترونية من البرامج الجاهزة وفي التحليل والربط والتمثيل الكارتوغرافي في تخطيط النقل الحضري بشكل واسع.

### 9-3 الدراسات الجغرافية:

الدراسات غير الجغرافية التي تناولت النقل الحضري تجاهلت المكان على الرغم من أنها اعتمدت متغيرات لها صلة بالمكان كالسكان والعمران وارتباطها، وأن الكثير من هذه الدراسات قد تناولت الموضوع من جانب واحد بينما تميزت الدراسات الجغرافية بشموليتها فقد درس ديكينسون Dickinson خطط الشوارع وأنظمتها محاولا تصنيف الشوارع وتحديد مدى انسجامها مع مخططات المدن، وقد أخذت الدراسات في خطة المدينة اتجاهات رياضية حيث تطورت نظرية الشكل البياني graph. theory أي أن يكون لكل خطة من خطط المدينة شكل معين لها في ذلك أنماط الشوارع فيها إذ استخدمت النماذج الرياضية في تحليل انسيابية المرور وتفسير تولد الرحلات وتوزيعها على شبكات النقل، كما أصبح اتجاه العلاقة بين استعمالات الأرض وحركة المرور ملموسا في الكثير من الدراسات المحلية والعالمية فدرس سرجنت sargent في بحثه العلاقة بين وسيلة النقل المستخدمة والبنية الوظيفية للمدينة وانعكاس ذلك على كما قام الباحثان شارلت toward odmanic model of morphologie شكل هاو ما كسمان charte and maxaman وذلك عام 1972 بتصنيف شوارع مدينة لندن بأنماط خاصة من حيث بعض خصائصها الفنية وحجم المرور اليومي فيها، وهناك اتجاه آخر كان فيه السكان عنصرا فاعلا في تحديد و تأطير هذا التوجيه إذ أن معرفة حجم الرحلات، التي يقوم بها سكان المدينة واتجاهاته ووساطة النقل المستخدمة فيها يساعد في حل الكثير من مشاكل النقل فقد اختار جيمس James Vanes حركة السكان في إحدى المدن الأمر يليها موزعا هذه الحركة إلى 05 رحلات حسب أغراضها ودوافعها إلى أغراض شخصية واجتماعية واقتصادية إلا أنه حدد اتجاهات الحركة وعلاقتها دون التعمق في بحث استعمالات الأرض التي أشار إليها بقدر تعلقها بهذه الحركة على الرغم من أنها

تشكل قواعد الانطلاق الحركة بكافة أشكالها كما أن دراسات عديدة تناولت مجال النقل الحضري ومشاكلها إلا أنها كانت نظرية غير عملية في أغلبها وهي غير قابلة للتطبيق الاقتصادي لافتقارها إلى البيانات التي تجمع عادة من الدراسات الميدانية المباشرة عن خصائص السكان الاجتماعية والاقتصادية ورحلاتهم اليومية لمختلف الأغراض موزعة على وسائل النقل المختلفة والقسم الآخر من البيانات يتم الحصول عليها من خلال الخرائط التي تنتج اعتمادا على الصورة الجوية والمسوح الهندسية والتي تمر بثلاث مراحل. مسح ميداني، مسح جوي، مسح كارتوغرافي. بحيث تهيئ هذه الخرائط المعلومات الكافية لأغراض التطوير ومتابعة صورة المدينة وهيكلها العمراني ومراقبة تنظيم وتوزيع استعمالات الأرض لجعلها قادرة على احتواء الطاقة الاستيعابية للتصميم المستهدف من خلال الخرائط محدثة دائمة ومواكبة لدورة السلوك البشري لمجتمع المدينة إذ أن بعض هذه الدراسات الحديثة حاولت أن تفسر وتحلل جانبا من حركة النمو الحضري استخدام الخرائط بتقنياتها الحديثة واستخدام الحاسوب الإلكتروني وباستخدام الرياضيات والإحصاء لتحليل مدى تأثير عدد كبير من المتغيرات التي لها علاقة بتولد الرحلات.

### 9-4 خطط وسياسات النقل:

يعتبر تخطيط النقل الحضري مطلباً ضرورياً لأنه يوفر للقائمين بالتخطيط تصورا مستقبلياً عن احتياجات السفر داخل المناطق الحضرية وبينها فقد قام ميتشل R.B.Mitchell عدد من المبادئ الهامة التي توجه مجال ومحتوى خطط النقل وسياساته يمكن تلخيصها على النحو التالي:

- إن التخطيط للنقل العام أو وضع تسهيلات جديدة يجب أن يتم ضمن نسق كلي يضع في الاعتبار تأثير المشروع على باقي أجزاء النسق.
- الطرق العامة وتسهيلات النقل لا يمكن أن يخطط لأحدهما بمعزل عن الآخر.
- تخطيط النقل الحضري يجب أن يكون ذا مجال واسع ليصبح ذي طابع ميثروبوليني وأن يكون شاملاً لكل الإقليم الحضري.
- تخطيط النقل الحضري لا يمكن أن يتم بمغزل عن تخطيط استخدام الأرض الحضرية.

كما نجد أيضاً بوشانان Buchanan قدم إسهاماً هاماً في وضع المبادئ التي يجب إتباعها عند إعداد خطط النقل الحضري يمكن توضيحها كما يلي:

- التخطيط الهادف للنقل الحضري لا يمكن أن يتحقق إلا في السياق الأشمل لتخطيط استخدامات الأرض الحضرية.
- ضرورة التنسيق بين خطط النماذج المختلفة للنقل سواء داخل المدن أو بين بعضها البعض.
- ضرورة وضع بعض القيود على حركة المرور لأن هناك حداً مطلقاً لحجم حركة المرور التي يمكن للمدينة أو تستوعبها من الناحية الفيزيائية.
- سيظل النقل العام يلعب دوراً هاماً في تحقيق التوافق بين مطالب الحركة والانتقال في المنطقة الحضرية وبخاصة في المدن الكبرى.

وتجدر الإشارة أنه لا توجد صيغة جاهزة يمكن تطبيقها على أهداف التخطيط وعلى القيود المالية والسياسية والفيزيائية التي توجد داخل مدينة بعينها لتصل بذلك إلى الحل الأمثل. ومن وجهة النظر الإيكولوجية، تضع سياسات النقل الحضري في اعتبارها حقيقة أن نجاح وسائل النقل المتنافسة في جذب الركاب الحضريين وخاصة المتنقلين من عملهم واليه يتوقف إلى حد كبير على كثافة السكان ومكان العمل وبعض الجوانب الأخرى المرتبطة بالشكل والتطور الحضري. ونتيجة لذلك فإن التكاليف النسبية للوسائل المتعددة تعتمد غالباً على كثافة مواقع العمل والإقامة والمسافة المكانية الواقعة بينهما، و يترتب على ذلك أن يصبح من الصعب تحديد صيغة للنقل الحضري دون تحديد الصيغ الموجودة للتطور الحضري وهذا يعني أن الاستخدام الكفء لوسائل النقل في المدينة يعتمد حقيقة على شكل البناء الحضري أكثرها يعتمد على مستوى المعونات المالية للنقل العام أو غيرها من المتغيرات التي تسهم في تحديد السياسة الراهنة للنقل مع أنها تؤثر بدورها في البناء الحضري والتطور الحضري إلا أن اعتماد النقل على طبيعة وشكل البناء الحضري وعلى أنماط استخدام الأرض أمر معترف به على نطاق واسع كأساس تستند إليه كل محاولة لتحليل وتخطيط مشاكل النقل الحضري.

### ب-2- النشاط التجاري:

#### 1. العمران:

إنه لمن الصعب إعطاء تعريف دقيق وشامل للعمران لكونه العامل الذي يشمل الدراسة في عدة مجالات من الحياة البشرية لغاية الوصول إلى تناسق استخدام واستغلال المجال بجميع مكوناته من أجل خدمة وتوفير الراحة للسكان ويمكن إعطاء عدة تعاريف نذكر منها: العمران هو فن تهيئة المدن من أجل توفير ثلاث عناصر أساسية: السكن - العمل - الراحة (خلف الله بوجمة، 2005، ص12).

#### 2. التعمير:

مصطلح التعمير urbanisation له معنيين مختلفين، ولكن قلما نجده بالفرنسية و لكن كثير الاستعمال لنظرائهم الاسبان، على سبيل المثال التعمير هو إنشاء مدن أي تمدد و امتداد المجال الحضري أو العمراني وغالبا ما يتعلق الأمر بتمركز المتزايد للمدن (في وقت مضى) وفي التجمعات الحضرية في وقتنا الحاضر (pierre merlin et francoise choay.2009.p910).

#### 3. التجارة:

**1.3. لغة:** من أصل فعل تاجر أي باع أو اشترى، ومنه فإن التجارة تعني البيع أو الشراء وكذلك التبادل.

**2.3. قانونا:** الأمر رقم 59/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 كما يلي:

يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه:

- كل شراء للعقارات و إعادة بيعها.
- كل شراء للمنتقولات لإعادة بيعها أو بعد تحويلها أو تشغيلها.

- كل مقابولة للإنتاج أو تحويل أو الإصلاح.
- كل مقابولة للبناء أو الحفر أو لتمهيد الأراضي.
- كل مقابولة للتوريد أو الخدمات.
- كل مقابولة لاستغلال المناجم أو المناجم السطحية أو مقالع الحجارة أو منتجات الأرض الأخرى.
- كل مقابولات لاستغلال النقل أو الانتقال.
- كل مقابولات لاستغلال الملاهي العمومية أو الإنتاج الفكري.
- كل مقابولات التأمينات.
- كل مقابولة لاستغلال السلع الجديدة بالمزاد العلني بالجملة أو بالأشياء المستعملة بالتجزئة.
- كل عملية مصرفية أو عملية صرف أو سمسرة أو خاصة بالعملة.
- كل عملية توسط لشراء أو بيع العقارات أو المحلات التجارية و القيم العقارية.
- كل مقابولات لاستغلال المخازن العمومية.

### 3.3. المادة 02 من القانون التجاري الجزائري:

يعد عملا تجاريا بحسب شكله:

- الشركات التجارية.
- وكالات ومكاتب الأعمال مهما كان هدفها.
- العمليات المتعلقة بالمحلات التجارية.
- كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية.
- التعامل بين الأشخاص.

### 4.3. المادة 03 من القانون التجاري الجزائري:

يعد عملا تجاريا بالتعبئة:

- الأعمال التي يقوم بها التاجر والمتعلقة بممارسة تجارية أو حاجة متجره.
- الالتزامات بين التجار.

### 5.3. المادة 04 من القانون التجاري الجزائري:

يتضمن هذا القانون:

- ردع الممنوع على مدى القريب.
- التوقيع المحتمل للمركز التجاري و خاصة المراكز التجارية بضواحي المدينة من خلال المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير.

#### 4. التعمير التجاري مصطلحا وقانونا:

يعرف التعمير التجاري بمجموع القواعد ذات الطابع التقني و الاقتصادي التي تحكم وتسير تطور النشاطات التجارية والحرفية بالنسبة لمرکزها أو انتشارها وتنظيمها.

انطلاقا من هذا المنظور يعتبر التعمير التجاري كأداة مفضلة لتحقيق سياسة عمرانية تتصف بالعقلانية وتهدف إلى ترقية وحماية قواعد المنافسة التجارية السليمة ، وتنظيم الجهاز الوطني للتموين وكذا تحسين الإطار المعيشي للمواطن سواء تعلق الأمر بالوسط الحضري أو الريفي (مديرية التجارة لولاية سطيف 2015).

#### 5. التعمير التجاري حسب مفهوم التهيئة:

التجارة نشاط اقتصادي لشراء أو بيع الممتلكات أو الخدمات وهي تضم:

- جمع المواد وتكليفها ثم إعادة توزيعها.
- تموين تجارة التجزئة (تجارة الجملة).
- التوزيع على زبائن (تجارة التجزئة)، وكذا النشاطات الأقل ارتباطا بالتوزيع.
- النشاطات التجارية الخدمائية " فنادق، مقاهي، مطاعم، ..."

#### 6. التعمير التجاري حسب الجغرافية التجارية:

هي انتقال الملكية بطريقة مباشرة أو غير مباشرة ، بحيث ان الانتقال هو التحول من مالك إلى آخر ، تؤدي إلى التساؤل عن الطبيعة القانونية " شخصية مادية معنوية " والاقتصادية "منتج، مستهلك ، وسائط " للمدخنين ، وطريقة التبادل مباشرة أو غير مباشرة " ، هذه العملية يتبعها في غالب الأحيان إلى جانب التغير في الأشخاص وتغير في الأماكن.

الملكية التجارية يقصد بها كل ما يمكن الاحتفاظ به كملكية، أساسها النشاط التجاري وهي قابلة للتحويل بطرق مباشرة أو غير مباشرة.

#### 7. الأثر :

هو جمع آثار، لها عدة معني حسب موقعها في الجملة، وهي بمعنى : العلامة، الانطباع، عمل (www.google.com)، كقوله

عز و جل (وَنُكِّنْ بِمَا قَدَّمُوا وَءَاتَاهُمْ) (سورة يس الآية 12) ، ومعنى أيضا النتيجة.

### 8. المدينة:

المدينة هي عبارة عن تجمع سكاني يحتوي على أهم الوظائف العمرانية خاصة وظائف الخدمات المنتسبة للقطاع الثاني (الصناعة و الخدمات)، و من جانب (الإيقاع) الغالب تتميز المدينة بإيقاع حضري متواصل النشاطات و الحركة في الشوارع و الساحات نهارا. و يمتد ذلك إلى ساعات الليل المتأخرة في كثير من الأحيان و خاصة في المدن و العواصم الكبرى . و على العموم تعتبر المدينة تجمع سكاني ذو كثافة معينة و نشاطات و إيقاع مميزين (خلف الله بوجعة'2005,ص12) .

### 9. مركز المدينة: ( zucchellialberto. 1984.page 35 )

في كل مكان و زمان كانت التحولات المجالية و تطورات الظاهرة الحضرية تبين و تؤكد إن مركز المدينة يمكن تعرفه كالاتي :

- هو النقطة المركزية للتحكم و السيطرة و خاصة من الناحية الإدارية و الاجتماعية، أين توجد كل المصالح الإدارية التي تتحكم في توجيه القرارات لجميع المجتمع.
- هو النقطة الملائمة للتبادلات الاجتماعية و الاقتصادية و الثقافية
- هو النقطة الملائمة لتراكم و تمثيل كل المفاهيم الإيديولوجية و جميع الرموز ذات الطبيعة الإدارية و الثقافية و الروحية.
- هو المكان الذي تتوفر فيه الحاجيات و الخدمات المختارة من حيث النوعية و الندرة و الثمن لبعض الأصناف من الحاجيات و الخدمات.

من خلال ما سبق يمكن فهم مركز المدينة على انه ذلك المجال الذي تتم فيه مختلف العلاقات و التبادلات بين مختلف فئات المجتمع ، بالإضافة إلى أنه مجال تلتقي فيه أنواع الرموز التاريخية و النشاطات الاقتصادية و الإدارية و الاجتماعية و الثقافية ، وهو المجال الأكثر جذبا و حيوية و نشاطا داخل المدينة .

### 10- الشروط القانونية لممارسة الأنشطة التجارية :

ينظر المشرع الجزائري للوظائف التجارية على كونها : كل عمل شراء أو بيع أو توسط لشراء، أو عمل مقاوله لتأجير أو لإنتاج أو لبناء أو لاستغلال أو لعملية صرف أو سمسة بحسب موضوعه عملا أو نشاطا تجاريا . فهل تمكن المشرع الجزائري من ربط تنظيم الوظائف التجارية بتنظيم بنيتها المجالية؟

### 10-01 تصنيف النصوص التنظيمية لنشاط تجاري:

إن المتتبع لتطور إصدار النصوص التشريعية المنظمة للنشاط التجاري في الجزائر، يدرك التطور النوعي و الكمي لها في العشريتين الأخيرتين المتوافقين مع فترة التحول الجذري لسياسة البلاد من الاقتصاد الموجه و احتكار القطاع التجاري نحو الاقتصاد السوق .

إن القوانين الفرنسية الموروثة عن الفترة الاستعمارية كانت القاعدة التشريعية الوحيدة المنظمة للنشاط التجاري ، حيث ظلت سارية المفعول الى غاية سنة 1975 م ، تاريخ صدور أول قانون تجاري جزائري لتتبعه مراسيم تنفيذية و قوانين أخرى أهمها :

- المرسوم التنفيذي رقم 79-15 المؤرخ في 25/01/1979 المتضمن تنظيم السجل التجاري .
- المرسوم التنفيذي رقم 88-229 المؤرخ في 05/01/1988 المتضمن تخفيف شروط التسجيل في السجل التجاري
- القانون رقم 90-29 المؤرخ في 18/08/1990 المتعلق بالسجل التجاري .
- المرسوم التنفيذي رقم 92-68 المؤرخ في 18/02/1992 المتضمن القانون الأساسي الخاص بالمركز الوطني للسجل التجاري و تنظيمه.
- المرسوم التنفيذي رقم 97-39 المؤرخ في 18/02/1997 المتعلق بمدونة النشاطات الاقتصادية الخاضعة للقيود في السجل التجاري .
- القانون رقم 03-12 المؤرخ في 25/10/2003 المتعلق بالمناقشة .
- القانون رقم 04-02 المؤرخ في 23/06/2004 المتعلق بالقواعد العامة المطبقة على الممارسات التجارية .
- القانون رقم 04-08 المؤرخ في 14/08/2004 المتعلق بشروط ممارسة الأنشطة التجارية .

و على اعتبار أن التعمير التجاري هي بالأساس بنية مجالية له وظيفة محددة تؤثر و تتأثر في وسط يضاف إليه العنصر البشري، فإننا سنهتم فقط بالبحث في النصوص الموجهة للوظيفة التجارية و كذا النصوص الموجهة للأعوان الاقتصاديين .

### 10-01-01 الشروط الإدارية المرتبطة بتنظيم النشاط التجاري :

حتى يحمل النشاط التجاري الصفة الشرعية يجب أن تتوفر فيه جملة من الأحكام التي تضمنها القانون رقم 04-08 الصادر بتاريخ 14/08/2004 الذي يهدف لتحديد شروط ممارسة الأنشطة التجارية حيث نلخص إلى أهم تلك الشروط هي:

### 10-01-02 .السجل التجاري ( le registre de commerce ) :

وهو دفتر أو سجل رسمي تحرره الجهات الرسمية القضائية أو الإدارية لتدوين ما أوجب القانون على التاجر من بيانات بهويته و نوع النشاط الذي يزاوله و التنظيم الذي يجرى أعماله التجارية بموجبه و كل ما يطرأ على ذلك من تغيير خلال ممارسته التجارية تثبتا لحقوقه و ضمانا لمصالح المتعاملين معه .

من ثمة فإن كل شخص طبيعي أو معنوي يرغب في ممارسة نشاط تجاري ملزم بضرورة القيد في السجل التجاري , ( باستثناء المهن التي تخضع لممارستها إلى الحصول على ترخيص أو اعتماد ) . و بمسك السجل التجاري المركز الوطني للسجل التجاري .

### 10-01-03 شروط التسجيل في السجل التجاري :

حتى يمنح المشرع الجزائري الحق في ممارسة الأنشطة التجارية يجب أن تتوفر جملة من الشروط للراغبين في ذلك , و هي :

- أن لا يكون من الأشخاص ذوي السوابق العدلية .
- أن لا يكون قاصرا .
- أن لا يكون من الموظفين المدنيين, و العسكريين أو الأشخاص المنتخبين.
- أن لا يكون من المأمورين القضائيين أو المأمورين المقالين.
- أن يمارس نشاطه بأرض الوطن (الجزائر) .
- يؤهل المأمور الفرع المحلي للمركز الوطني للسجل التجاري كل شخص طبيعي أو اعتباري في السجل التجاري على أساس الملف المطلوب .

### 04-01-10 الإشهار القانوني:

بالإضافة إلى التسجيل في السجل التجاري فإنه , يجب على كل شخص طبيعي تاجر أن يقوم بإجراءات الإشهار القانوني الإلزامي , و الهدف من ذلك إعلام الغير بحالة , و أهلية التاجر و عنوان المؤسسة الرئيسية للاستغلال الفعلي للتجارة و ملكية القاعدة التجارية , أما الهدف من الإشهار القانوني للأشخاص الاعتباريين هو إطلاع الغير بمحتوى الأعمال التأسيسية للشركات و التحويلات و التعديلات و كذا العمليات التي تمس رأس مال الشركة و رهون الحيازة و إيجار التسيير و بيع القاعدة التجارية و كذا الحسابات و الإشعارات المالية .

لكن التحقيقات الميدانية بمجال الدراسة توضح أن جل أصحاب المحلات التجارية لا يحترمون الإشهار القانوني حيث نادرا ما نجد بعض أصحاب المحلات التجارية من يقوم بتعليق صورة طبق الأصل على مستخرج السجل التجاري بمحله.

كما لا يدرك المواطن بأثر الإشهار القانوني إلا في المحلات الجديدة التي يمارس أصحابها طقوس تقليدية يصطلح على تسميتها بالباروك . بتقديم حلوى مجانا لكل زبون يدخل المحل لمدة يوم أو لأيام معدودة .

على صعيد آخر فإننا لا ندرك الإشهار القانوني و في الميدان إلا في حالات محددة تتمثل أساسا في الإعلان عن افتتاح محلات معينة مثل المقاهي ... بلوح الإعلانات في مقر البلدية و يفتح سجل الاحتجاجات, حيث يسجل المواطنين اعتراضاتهم على عملية الفتح و بالتالي يسمح أو يرفض بممارسة هذا النشاط.

### 11- الشروط المرتبطة بالتجهيز التجاري لممارسة الأنشطة الجارية :

#### 11-01 شروط التوزيع المجالي للأنشطة التجارية :

إن المشرع الجزائري لا يضبط نموذج التوزيع المجالي للأنشطة التجارية بهدف خلق مجالات خدمة أو نفوذ و لا بهدف بعث ديناميكيات . في أرجاء النسيج الحضري , كما لا يشترط في عملية التوزيع المجالي لها , وجود مؤشرات مساحية أو نسب استحواذ معينة لكل صنف من الأصناف . بل أن المشرع الجزائري يرى أن الهدف من وضع شروط في توزيع و تنظيم الأنشطة التجارية, هو حماية المحيط و الآثار و الأماكن التاريخية و صحة المواطنين و سلامتهم, و كذا احترام النظام العام. حيث أنه من بين القواعد الواجب مراعاتها لتحقيق ذلك نذكر:

- لا يمكن السماح بتواجد نشاط تجاري لإنتاج سلع و خدمات من شأنه أن يحدث أضرارا أو مخاطر بالنسبة لصحة وراحة السكان و / أو المحيط. إلا في المناطق الصناعية أو مناطق الأنشطة المحددة لهذا الغرض و الواقعة في المناطق الحضرية أو شبه الحضرية السكنية دون سواها .
- يمكن أن تنشأ هذه الأنشطة في مواقع محددة ضمن ضواحي المناطق الحضرية أو شبه الحضرية و خارج المناطق النشاطات أو المناطق الصناعية , بناء على رخصة صريحة تسلمها المصالح المؤهلة .
- لا يمكن تواجدها أنشطة التوزيع بالجملة إلا في المناطق شبه حضرية و / أو ضمن الفضاءات المحددة لهذا الغرض من قبل المصالح المختصة .
- يمكن تواجدها الأنشطة التجارية الخاصة بالتجزئة و بالخدمات المسماة بالتجارة الجوارية على مستوى المناطق السكنية .

#### 12- الإجراءات الردعية في مخالفة شروط ممارسة الأنشطة التجارية :

يؤكد المشرع الجزائري على صفة التجريم ( عمل إجرامي) , لكل من يخالف الأحكام المنصوص عليها في تحديد شروط ممارسة الأنشطة التجارية .

كما حدد مسبقا كفاءات و طرق الرقابة و المعاينة للجرائم , حدد أيضا الموظفين المؤهلين لذلك، و هم التابعون لأسلاك الخاصة بالمراقبة التابعة للإدارة المكلفة بالتجارة و الضرائب زيادة على ضباط و أعوان الشرطة القضائية.

حيث تجدر الإشارة هنا إلى عدم إدراج مهندسي التهيئة و التعمير في عملية مراقبة شروط ممارسة الأنشطة التجارية .

#### 12-01- في حالة الإخلال بالشروط الإدارية :

- يغلق محل كل من يمارس نشاطا تجاريا قادرا دون التسجيل في السجل التجاري و زيادة على ذلك يعاقب مرتكب الجريمة بغرامة مالية من عشرة ألف دينار إلى مئة ألف دينار جزائري .

- يعاقب بغرامة مالية تتراوح بين خمسين ألف دج و خمسة ألف دج لكل تصريح غير صحيح بهدف التسجيل في السجل التجاري .
- عقوبة الحبس من ستة أشهر إلى سنة و بغرامة مالية من مئة ألف دج إلى واحد مليون دج لكل مزور لمستخرج السجل التجاري .
- يعاقب على عدم إشهار البيانات القانونية بغرامة من عشرة آلاف دج إلى ثلاثين ألف دج .
- يمنع منح وكالة لممارسة نشاط تجاري باسم صاحب السجل التجاري لشخص آخر مهما يكن شكل هذه الوكالة , باستثناء الزوج و الأصول و الفروع من الدرجة الأولى .

### 12-02 في حالة الإخلال بشروط الصنف التجاري :

يعاقب على ممارسة نشاط أو مهنة مقننة خاضعة للتسجيل في السجل التجاري دون الرخصة أو الاعتماد المطلوبين بغرامة مالية من خمسين ألف دينار جزائري إلى خمسة مئة ألف دينار جزائري .

و علاوة على ذلك, يقوم القاضي بغلق المحل التجاري وفي حالة عدم التسوية خلال ثلاثة أشهر ابتداء من تاريخ معاينة الجريمة, يقوم القاضي تلقائيا بشطب السجل التجاري.

أما في حالة ممارسة تجارة خارجية عن موضوع السجل التجاري ينتج عنه الغلق الإداري المؤقت للمحل التجاري المعني في حالة شهر واحد و غرامة مالية من عشرين ألف دينار جزائري إلى مائتين ألف دينار جزائري . في حالة عدم التسوية خلال شهرين ابتداء من تاريخ معاينة الجريمة, يقوم القاضي تلقائيا بشطب السجل التجاري.

### 13- دور الهيئات المشرفة على تنظيم النشاطات التجارية :

إن تنفيذ النصوص التشريعية المنظمة للنشاطات التجارية يتطلب وجود هيئات تشرف و تسهر على مراقبتها و تطبيقها، لذا سنحاول من خلال هذا العنصر البحث عن الهيئات المشرفة على تنظيم النشاطات التجارية بمجال الدراسة, انطلاقا من وزارة التجارة على اعتبارها تقترح عناصر السياسة الوطنية في ميدان التجارة و تضمن وضعها حيز التنفيذ(المادة الاولى من المرسوم التنفيذي رقم 02-453 المؤرخ في 2002/12/21 الذي يحدد صلاحيات وزير التجارة) .

### 13-01 دور مهام وزارة التجارة (www.mincommerce.gov.dz):

- ضمان استقرار السوق : نظارا لكون أسعار السلع و الخدمات معروضة بأسعار حرة وفقا لأحكام القانون الخاص بالمناقشة فان السلطات قد قامت بوضع وسائل للتموين المستمر للمواطنين بالمواد الضرورية ، و من ثمة استقرار السوق .

- ترقية التجارة الخارجية: من خلال الأمر رقم 03 - 04 المؤرخ في 19 / 07 / 2003 المتعلق بالقواعد العامة المطبقة في عمليات تصدير السلع ووسائل ترقية التجارة الخارجية فإن هذا الإطار التشريعي يرسخ مبدأ حرية التجارة الخارجية.
  - تنظيم التجارة الداخلية : وفقا للأحكام الجديدة خصوصا للقانون رقم ( 04 - 08 ) يتضح مهام تنظيم التجارة الداخلية و إجراءات شروط التسجيل بالسجل التجاري .
  - حماية القدرة الشرائية للمواطن : على وجه الخصوص أولئك المقيمين بجنوب البلاد , حيث أن هناك نظام عملي للتكفل بالتكاليف الإضافية للنقل و تتمثل المواد المغنية بهذا النظام : المواد الغذائية , خضر و فواكه , مواد البناء، حيث تبلغ مصاريف هذا الصندوق 1 مليار دج/سنة .
  - تطوير الهياكل القاعدية : تساهم وزارة التجارة في إطار البرنامج الخماسي للتنمية و البرنامج الخاص بالجنوب و البرنامج المكمل الخاص بالمضاب العليا الذي قرره رئيس الجمهورية , في تمويل أسواق الجملة و التجزئة بما فيها من أسواق المواشي و الأسمك و المذابح ، و تهدف هذه المشاركة لإعادة تأهيل الهياكل المتواجدة و إنجاز الجديد من المساحات التجارية بالتنسيق مع التجمعات المحلية.
- و في الخلاصة تهدف الأعمال المتعددة التي شرعت فيها أو التي تعد من المشاريع وزارة التجارة إلى تحقيق أهداف التقليل من ثقل السوق غير الرسمية و أفضل حماية للمستهلك و انضمام للاقتصاد العالمي بما فيه مصلحة عليا للبلاد.

### 14 - مهام شرطة العمران في تنظيم البنية التجارية (الموقع الإلكتروني الرسمي للشرطة الجزائرية):

- تتمثل مهام وحدات شرطة العمران و حماية البيئة في السهر بالتنسيق مع المصالح التقنية المحلية على تطبيق القوانين و التنظيمات في مجال العمران و حماية البيئة و مد يد المساعدة في إطار تطبيق و احترام النصوص المنظمة لتدخلاتها، و عليه في هذا الصدد فهي مكلفة بـ
- السهر على تطبيق الأحكام التشريعية في مجال التطور العمراني و حماية البيئة .
  - السهر على جمال المدن و التجمعات و الأحياء.
  - فرض رخص البناء لكل أشكال البناء.
  - منع كل أشكال البناء الفوضوي. و تبليغ السلطات المختصة عن كل أشكال البناء الفوضوي .
  - السهر على احترام الأحكام المتعلقة بالاحتياطات العقارية .
  - السهر على احترام الأحكام في مجال الملصقات المنصوص عليها فيما يخص البناءات و فتح الورشات .
  - محاربة كل أشكال البناءات الفوضوية , و الاحتلال اللاشعري للأراضي و الطريق العمومي, أو تحويل العقار ذو الاستعمال السكني أو التجاري بتوخي الحيطة و الحذر الدائم و تقديم الاعتذارات للمخالفين .
  - محاربة كل مظاهر التجاوزات التي تؤثر على البيئة و النظافة و الصحة العمومية و تحرير المحاضر ضد المخالفين بعد المعاينة
  - السيطرة على الميدان بالدوريات و عمليات المراقبة .

- تنظيم حملات تحسيسية وإعلامية لصالح المواطنين بالتنسيق مع وسائل الإعلام .

### 15- دور وزارة السكن و العمران(www.mhu.gov.dz):

على اعتبار ان الوظائف التجارية تدرج ضمن الاستخدامات المرفقية بالمجال الحضري فقد ارتأينا معرفة دور المصالح التابعة لوزارة السكن و العمران في عملية تنظيم هذه الوظائف الحضرية و مدى تحكمها و توجيهها لها، حتى نتمكن من فهم هذا الدور لابد من الصرف على مصالح الوزارة .

• مهام مديرية التعمير و البناء ( D.U.C ) : المتمثلة في السهر على احترام النوعية الهندسية للمنشآت و حماية المواقع المصنفة تاريخيا، ثقافيا و طبيعيا و ذلك في إطار التشريع و التنظيم المعمول بهما و إعطاء آراء تقنية من أجل إصدار مختلف الرخص العمرانية و ضمان مراقبتها.

• مهام مديرية السكن و التجهيزات العمومية ( DLEP ) : لعل أهمها هو المبادرة بدراسة المعايير في ميدان السكن و التجهيزات العمومية ( المراكز و الأسواق التجارية ) و تشجيع المبادرة في ميدان البناء الذاتي عن طريق التأطير الدائم .

### 16- دور الجماعات المحلية:

يمكن أن نعتبر الجماعات المحلية، مؤسسات للتنمية الاقتصادية، الاجتماعية، الثقافية و حتى السياسية إذا توفرت الشروط الدستورية و القانونية و الاقتصادية التي تساعد فعلا على قيام تلك الجماعات بدورها التنموي المحلي الرائد في ضبط الموارد القائمة و البحث عن مواد جديدة.

وفي ظل إستراتيجية الإصلاحات الجذرية التي تدخل فيها البلدية كقطب قاعدي للتنمية المحلية بشكل يفتح آفاقا و تطلعات جديدة لإنعاش التنمية المحلية، فإنها تساهم بدورها في تعزيز التنمية الوطنية و ذلك بتدعيم الاستثمار المحلي و تشجيع القطاع الخاص في إنجاز مشاريع التنمية المحلية . فهي بذلك من ضمن الموارد القائمة التي تدرج ضمن سيورة التنمية المحلية ، فكيف تنظر الجماعات المحلية لمجال الدراسة للبنية التجارية، و هل أن الوظائف التجارية أداة فعالة في بعث التنمية المحلية.

### 17- دور أدوات التهيئة و التعمير في تنظيم الوظائف التجارية :

شهدت السياسة الحضرية في الجزائر تطورات نوعية، توافقت مع التحولات الاجتماعية، الاقتصادية، و السياسية التي عرفها المجال الحضري الجزائري، و على أهم مراحل هذا التطور تلك المرحلة الممتدة بعد سنة 1990، حيث سجل تغير جذري للسياسة الجزائرية في ميدان التهيئة الحضرية أين أصبح تخطيط المدينة يخضع لقوانين جديدة . شملت الهيئات و الأدوات على حد سواء ، فمثلا عدل قانون البلدية في 1990 بزيادة و تأكيد سلطات الجماعات المحلية ، بإعطائها الحق في مراقبة عملية التعمير، و كذا إلزامها بإنشاء وكالات

التسيير و التنظيم العمراني لشراء الأرض, هذا التعديل في قانون البلدية و الولاية وافقه صدور قانون نزع الملكية من أجل المصلحة العامة و قانون الشفاعة بهدف توفير العقار الذي يعد اللبنة الأولى في عملية التعمير, و أهم ما يميز هذا التحول الجذري صدور القانون رقم 90 / 29 المؤرخ في 01 / 12 / 1990 المتعلق بالتهيئة و التعمير الذي يهدف إلى تحديد القواعد العامة الرامية إلى تنظيم إنتاج الأراضي القابلة للتعمير , و تكوين و تحويل المبنى في إطار التسيير الاقتصادي للأراضي , و الموازنة بين وظيفة السكن و الفلاحة و الصناعة , و أيضا وقاية المحيط و الأوساط الطبيعية و الناظر و التراث الثقافي و التاريخي, على أساس احترام مبادئ و أهداف السياسة الوطنية للتهيئة و التعمير و المحددة ب :

- المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير ( P.D.A.U ).
- مخططات شغل الأراضي (P.O.S).
- تنظيمات التعمير أو عقود التعمير المحدد بثلاث شهادات و ثلاث رخص.

و نظرا لما تتضمنه سياسة المدينة من رؤية جماعية لتنمية المدينة في خطة عمل تهدف ترقية و إدارة الحكم الحضري و كذا زيادة الاستثمار لتوفير فرص العمل و الخدمات و تخفيف مظاهر الفقر بطريقة منتظمة و مستمرة, فقد استوجب تعزيز إستراتيجية التهيئة و التعمير بأدوات جديدة و هيئات من شأنها تطوير السياسات الحضرية و تحسين أداء الإدارة الحضرية و تمكين بناء قدرات السلطات المحلية و دعمها في تحقيق التنمية الحضرية المستدامة و تعزيز الشركات بين متخذي و صانعي القرار و الفئات المستهدفة، و قد صنف المشرع الجزائري هذه الأدوات و الهيئات كما يلي :

- أدوات التخطيط المجالي و الحضري.
- أدوات التخطيط و التوجيه القطاعية.
- أدوات الشركة .
- أدوات الإعلام و المتابعة و التقييم.
- أدوات التمويل.
- الإطار الوطني للرصد و التحليل و الاقتراح.

### 18- مخطط شغل الأرض:

يحدد مخطط شغل الأراضي بالتفصيل, في إطار توجيهات المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير, حقوق استخدام الأراضي و البناء. و لهذا فان مخطط شغل الأراضي:

- يحدد بصفة مفصلة بالنسبة للقطاع أو القطاعات أو المناطق المعنية الشكل الحضري، والتنظيم حقوق البناء و استعمال الأراضي.

- يعين الكمية الدنيا و القصوى من البناء المسموح به المعبر عنها بالمتر المربع من الأراضيات المبنية خارج البناء أو بالمتر المكعب من الأحجام، و أنماط البناء المسموح بها واستعمالاتها.
- يضبط القواعد المتعلقة بالمظهر الخارجي للبنىات.
- يحدد المساحة العمومية و المساحات الخضراء و المواقع المخصصة للمنشآت العمومية و المنشآت ذات المصلحة العامة، و كذلك تخطيطات و مميزات طارئ المرور.
- يحدد الارتفاعات.
- يحدد الأحياء والشوارع و النصب التذكارية و المواقع و المناصب الواجب حمايتها و تجديدها و إصلاحها.
- يعين مواقع الأراضي الفلاحية الواجب وقايتها و حمايتها.

و من ثمة، فإن مخططات شغل الأراضي (P.O.S)، هي امتداد لتنفيذ توجهات المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير (P.D.A.U) أين يكون تداخلها على مستوى مكرومجالى، و هي بذلك آخر مستوى من أدوات التخطيط المجالى .

من خلال هذا التعريف القانوني لـ (P.O.S)، يتضح ان له دور فعال في تامين و تنظيم الوظائف التجارية كونها من ضمن استعمالات الأرض , كما أن مخطط شغل الأراضي يحدد المنشآت العمومية و المنشآت ذات المصلحة العامة، و من ثمة فهو يحدد المنشآت التجارية كونها تؤدي خدمات عمومية موجهة للمصلحة العامة و تركزها المجالى يساهم في إضفاء مميزات على بعض المحاور إذ قد تتصادف مميزات طرق المرور مع المحاور التجارية.

### خلاصة الفصل :

في هذا الفصل تم التطرق إلى أهم المفاهيم النقل والنشاط التجاري، والتي تعطي ديناميكية للمدينة، وهذا راجع إلى زيادة الرغبة من طرف الناس في التنقل والطلب الكبير عليه، إذ انهما لعبا دورا أساسيا في هيكلة المجال العمراني، وتطور المدن وتنميتها، ولهذا لا بد من الأخذ بعين الاعتبار أبعادهما العمرانية والاقتصادية والاجتماعية. ومما لا شك فيه أن النقل يؤثر بصفة مباشرة على مجموع النشاطات المتواجدة في المدينة، بحيث يرتكز على شبكة طرق والمواصلات وعلى وسائل الحركة التي تجري فيها عبر مختلف أجزاء المدينة وعلى مستوى محيطها الحضري كله مما تحقق سيولة ونفاذية. ولهذا نجد أن للنقل أهمية كبيرة، باعتباره عنصر رئيسي وفعال في المدينة، ولهذا يجب مستقبلا أن يخطط للنقل بشكل جيد ومحكم من أجل الوصول إلى تحقيق الأهداف المرجوة منه.

## الفصل الثاني:

الدراسة التحليلية

لمدينة المسيلة

تهد:

تعتبر عملية التحليل العمراني من أهم, و أدق العمليات و أولها في كل الدراسات العمرانية وعلى قدر أهميتها على قدر صعوبتها وحساسيتها، ولذلك يجب أن تخضع عملية التحليل لقواعد علمية وفي بحثنا هذا سنعتمد على القواعد العلمية المتعلقة بعملية التحليل العمراني، مثل الملاحظة الإحصاء، التحليل الرقمي والكمي، و التحليل الوظيفي والعملي، حيث أن المدينة هي الوسيط الأساسي لكل التفاعلات البشرية فهي مجال النشاطات ومركز توليد التنقلات عن طريق وظائفها المختلفة وطبيعة نسيجها ومعطياتها البشرية والهياكل المتوفرة بها .

1- التعريف بمحيط الدراسة:

إن مجال الدراسة يشمل بلدية المسيلة التي تتميز بموقع جغرافي وإداري مميز.

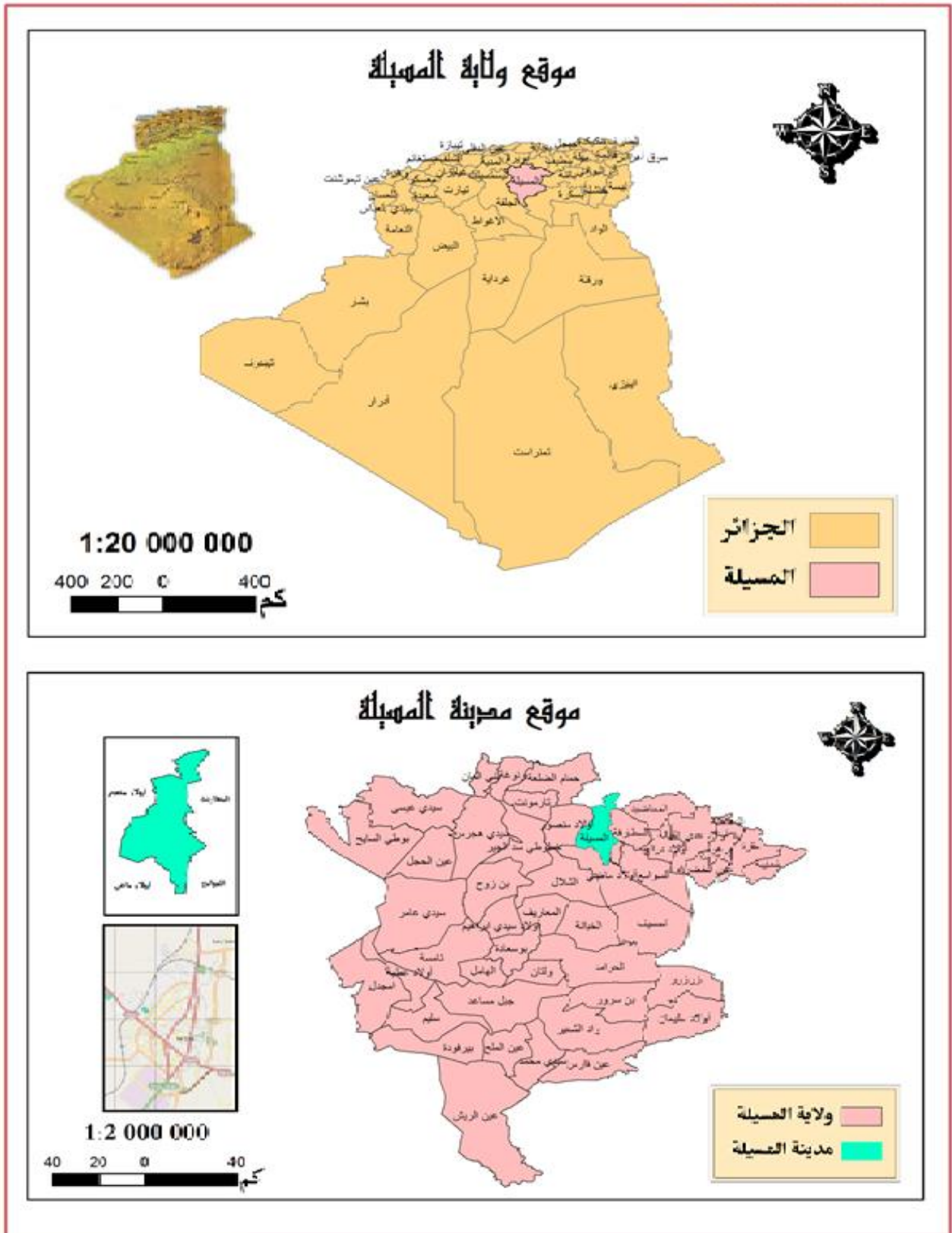
أ- ولاية المسيلة:

أنشأت هذه الأخيرة إثر التقسيم الإداري لسنة 1974، بموجب الأمر 69/74 المؤرخ في 1974/07/20، بعدما كانت تابعة لولاية سطيف. تتربع على مساحة قدرها 18175 كم<sup>2</sup>، وهي تضم حاليا 15 دائرة و 47 بلدية، يحدها، من الشمال: ولايات سطيف، برج بوعرييج، البويرة، من الشرق: ولاية باتنة، من الجنوب الشرقي: ولاية بسكرة، من الغرب: ولاية المدية، من الجنوب ولاية الجلفة.

ب- مدينة المسيلة:

تقع مدينة المسيلة في وسط الحضنة تحدها شمالا بوخميسة، شرقا المطارفة، غربا أولاد منصور جنوبا أولاد ماضي. تتربع على مساحة قدرها 232 كم<sup>2</sup>، يسكنها 121 ألف نسمة (إحصائيات 1998). تقع في الجنوب الشرقي للعاصمة وتبعد عنها ب 250 كم. تبعد عن البحر ب: 100 كم وترتفع على مستواه ب: 460م(المصلحة التقنية للبلدية للمسيلة, 2007).

مخطط رقم (01): موقع مدينة المسيلة



المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية المسيلة 2005

### 1-1- الموقع الجغرافي:

تقع بلدية المسيلة في الجهة الشمالية الغربية لحوض شط الحضنة، حيث يجدها من الناحية الشمالية سلسلة جبال الحضنة، ومن الناحية الجنوبية شط الحضنة، وهي نقطة تقاطع لكل من الطريق الوطني رقم 40، والطريق الوطني 45 والمجرى المائي (واد القصب) من أهم الأسباب التي جعلت مدينة المسيلة تنشأ وتتطور عبر مراحل مختلفة من الزمن.

### 2- لمحة عن نشأة المدينة وتطورها:

#### 1-2- مرحلة الاستعمار الفرنسي:

دخل الاستعمار الفرنسي المدينة سنة 1840م حيث تميزت هذه المرحلة الممتدة بين 1840م و1940م بظهور بعض المنشآت نذكر منها ثكنة عسكرية على الضفة الغربية لواد القصب وحي الظهرة الاستعماري ومقر إقامة الحاكم والكنيسة وقسم الشرطة والبريد والمحكمة. وقد أنشئ أول طريق من الثكنة العسكرية نحو حمام الضلعة، كما أنشأ حي العرقوب الذي أقام فيه اليهود وبعض المعمرين وحي الكوش للتجار وبعض الأعيان. كما عرفت المدينة نشأة السكنات الجماعية (عمارات كوادر وHLM).

#### 2-2- فترة ما بعد الاستقلال: (1962-1974م)

عرفت المدينة تغيرات جوهرية حيث في الفترة الأولى (1962-1974م) تم إنشاء حي 300 مسكنا و500 مسكنا على إثر الزلزال الذي ضرب المدينة في سنة 1965 وذلك لإسكان المتضررين من سكان حي الكراغلة، الشتاوة، وخربة التليس ثم أنشأت التجزئة (حي الشواف) كما ظهرت بنايات فوضوية في الجهة الشرقية المسماة حاليا بحي لاروكاد، هذا بالنسبة للفترة الثانية، وأنشأت بعض الطرقات للربط بعض الأحياء فيما بينهما.

2-3- فترة: (1974-1987):

فأهم ما ميز هذه المرحلة هو ترقية المسيلة من مقر دائرة إلى مصنف ولاية حيث استفادت المدينة من عدة هياكل إدارية وخدماتية وصناعية حيث أنشأت المنطقة الصناعية والمنطقة السكنية الحضرية الأولى والثانية وظهرت عدة جزيرات ترابية نذكر منه حي 270,346,700، 86,166 قطعة (المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير:2005,ص02).

أما فيما يخص الدراسات العمرانية فقد تم إعداد أول مخطط توجيهي P.U.D في سنة 1977 وفي سنة 1992 تم إعداد المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير وتبعته عدة دراسات أخرى.

3- القطاعات الموجودة في المدينة:

إن هيكل المدينة مقسمة إلى قطاعات حسب تقسيمات مخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير وهي ذات خصائص مختلفة وهي كما يلي:

3-1- القطاع الأول:

المدينة القديمة ويتمثل في الجانب الشرقي من المدينة محاط بأراضي زراعية يعبرها الطريق الوطني رقم 40 و 45 الذي تتموضع على طول الأحياء القديمة والسكنات ويتميز بنسج عفوية في شكلها ومسالك ودروب ضيقة ما عدا الطريق الوطني 40 و 45 ويشكله مجموعة من الأحياء ذات طابع شعبي قديم وهي لاروكاد ، الجعافرة ، الكراغلة والكدية وكل هاته في الضفة الشرقية من واد القصب وعلى الضفة الغربية حيي العرقوب والكوش .

ويتميز هذا القطاع باحتوائه مجموعة من التجهيزات الموجودة بالقرب من المحور مثل المؤسسات التعليمية قرب الطريق

الوطني 45، وتجهيزات خدماتية وإدارية.

### 3-2- القطع الثاني:

ويتمثل في وسط المدينة القديم ويبدأ من حدود القطع الأول -جزء من محور الطريق الوطني 40 و45 من الجهة الشرقية، ثم يتسع مع حدود الكوش الشمالية باتجاه الواد وباتجاه الشمال حتى وحدة مطاحن الحضنة، و يحده من الغرب الطريق المزوج المهيكل للمدينة شمال جنوب، وطبيعة النسيج في هذا القطع منتظمة إلى حد ما من حيث الشكل لا من حيث الترتيب و بالنسبة ل عرض الطرقات فهي مختلفة حسب الأهمية ويحترقه الطريق الوطني 60 المهيكل للمدينة كمنفذ رئيسي.

جملة الأحياء المشكلة لهذا النسيج هي حي وعواع المدني وهو أهم حي من حيث الكثافة والنشاط، حي 108 نصف جماعي، حي 32 مسكن، حي 40 وبعض السكنات الجماعية الموزعة هنا وهناك... الخ.

كما تمتاز الشوارع بالتوازي والتصاف، وتوجد به عدة تجهيزات مهمة صحية وخدمانية وتعليمية وهي الأكبر في هذا القطع، وتتميز أكثرية الشوارع فيه بالنشاط التجاري.

### 3-3- القطع الثالث:

ويتمثل في المناطق السكنية العمرانية الجديدة 1- ويحده من الشرق القطع الثاني ويفصل بينهما الطريق المزوج، أما من الجنوب فيحده جزء من محول الوزن الثقيل وحي 86 مسكن التابع للقطع الخامس، ومن الغرب يحده طريق 11ديسمبر الذي يفصله عن القطع الرابع ويتخذ شكلا نصف حلقي حول وسط المدينة مساحتها 173 هكتار.

يتميز نسيجه بالشكل المنتظم والشوارع الواسعة والمرتبطة في هيكلية متدرجة (رئيسية- ثانوية - ثالثية)، ومن أهم الأحياء الموجودة بهذا القطع والتي تغلب عليه السكنات الجماعية (1000 مسكن، 206 مسكن، 106 مسكن، 70 مسكن).

وكذا بعض السكنات الفردية مثل حي الورود، حي المعلمين. الخ ويغلب على هذا القطع وجود التجهيزات الإدارية

والتجارية (الحي الإداري، المركز التجاري، دار المالية...) كما به تجهيزات صحية (عيادة التوليد) وتعليمية (ابتدائيات وإكماليات) كما أن هذا القطاع يخترقه أيضا الطريق الوطني رقم 60.

### 3-4- القطاع الرابع:

يتمثل في المناطق السكنية العمرانية الجديدة 2- وشكله مثل القطاع الثالث (نصف حلقي) يخترقه الطريق الوطني رقم 60، ويحده من الشرق القطاع الثالث يتصل في طرفيه بالقطاع الخامس و القطاع الثاني، ومن الغرب يحده القطاع الخامس الذي يفصل بينهما المحور المحول الوزن الثقيل، يتربع على مساحة 167 هكتار.

يتميز بنسيج منتظم يمكن ملاحظة تقسيمه إلى ثلاث أجزاء بخطة شطرنجية، على الغالب يتميز بالسكنات الفردية بشكل كبير في طرفيه وقليل من السكنات الجماعية والتجهيزات في وسطه، من بين الأحياء المشكلة له نميز: حي 500 مسكن، 642 مسكن حي النسيج، حي النبلاء... ومن التجهيزات الغالبة عليه التعليمية والملاحق الجامعية وبعض التجهيزات الإدارية.

### 3-5- القطاع الخامس:

ويتمثل في التجزئات الترابية الجديدة، وهو في شكله على مثل سابقه -نصف حلقي- يحده من الشرق المحول ومن الغرب مسار خط السكة الحديدية ويحده من الطرف الجنوبي المنطقة الصناعية ومن الطرف الشمالي جزء من السكة الحديدية وجزء من الطريق الوطني 45 اتجاه برج بوعرييج حيث يتصل به وأراضي فلاحية وفضاء. وهو الأكبر من حيث المساحة إذ تبلغ 323.25 هكتار.

ويتميز بنسيج يتبع الخطة الشطرنجية في طرفيه، يغلب فيه السكن الفردي و برامج سكنية متنوعة من أهم الأحياء المشكلة له حي 700 مسكن و 270 مسكن، 346 مسكن، 166 مسكن، 86... أما التجهيزات فيتنوفر على تجهيزات جامعية ورياضية مهمة وبعض التجهيزات الإدارية والتعليمية والخدماتية (محطة المسافرين، القطار).

### 3-6- القطاع السادس:

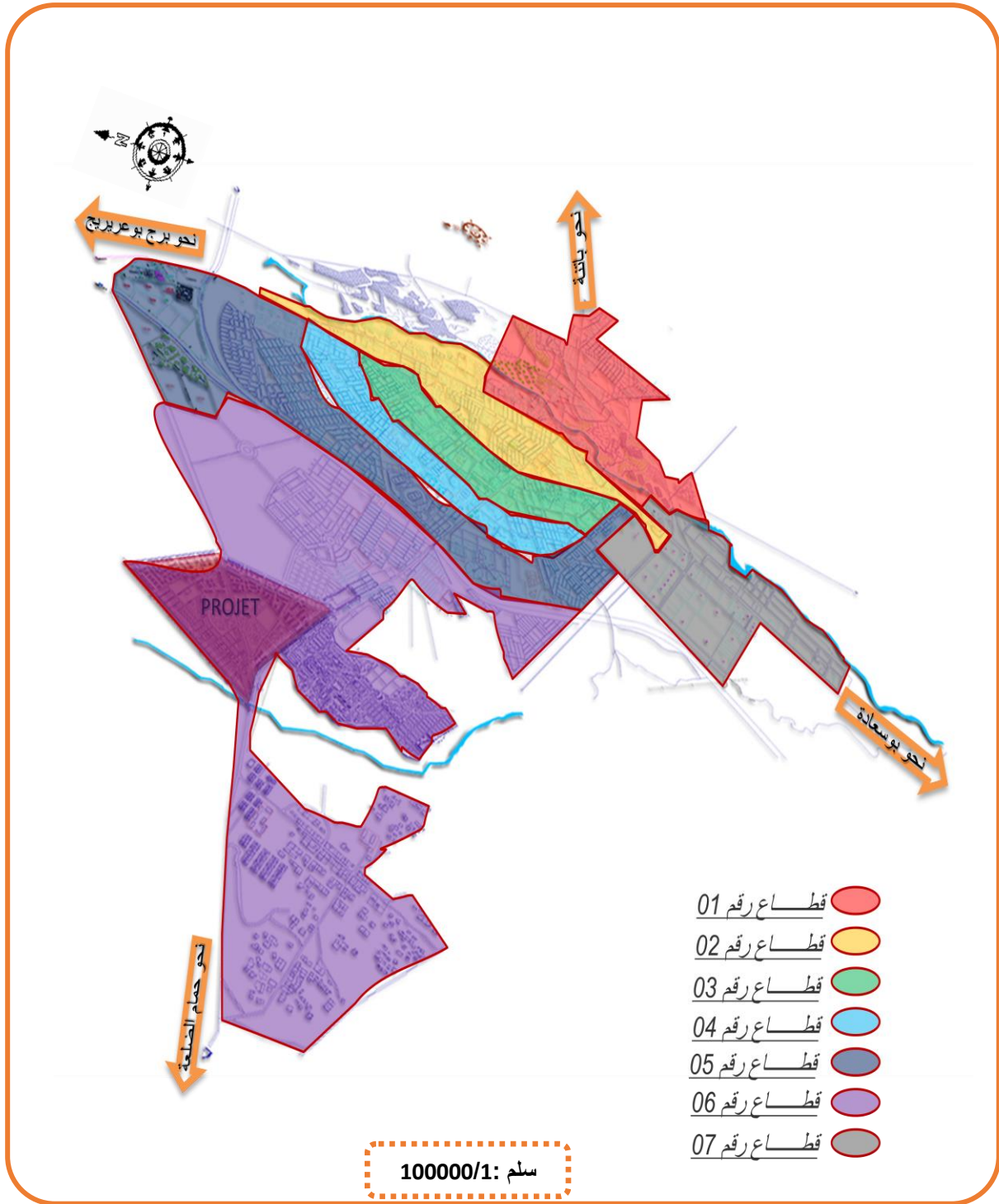
مركز اشبيليا وهذا القطاع يعتبر آخر النسيج العمراني التابع للمحيط الحضري الإداري، يحده من الشرق مسار السكة الحديدية، أما من الجهات الأخرى فهي إما ارض فضاء أو تجزئات لم تبني بعد ويخترقه محور الطريق الوطني رقم 60 باتجاه الغرب، كما ظهر خارج حدود هذا القطاع حيي المويلحة و5 جويلية التي من جهة الإدارية تعتبر خارج المحيط الحضري، ولكن من الجهة الفعلية هي من المدينة.

يتميز بشكل تكتل، تغلب عليه الخطة الشطرنجية، ويتميز نسيجه بالانتظام والتماثل ومن أهم الأحياء به اشبيليا القديمة- 504 قطعة-1200-297-295 قطعة، اشبيليا الجديدة و أهم التجهيزات التي تتواجد بهذا القطاع تجهيزات تعليمية و ميدان الخيل.

### 3-7- القطاع السابع:

المنطقة الصناعية تق4 ع في الجنوب على امتداد المحور 45 و40 يحدها من الشرق واد القصب ومن الغرب خط السكة المقترحة، هذا النسيج الصناعي العمراني يخترقه شبكة متدرجة من الطرق المهيكلة أولية وثانوية خادمة ، مداخل الوحدات المختلفة ويتميز النسيج بقطع كبيرة حيث تتموضع البنايات و الوحدات الموجودة (سوناطراك - ميتانوف - الملينة- الحماية المدنية - محطة سيارات الأجرة - محطة المسافرين)

مخطط رقم (02): التقسيم القطاعي لمدينة المسيلة



المصدر: أودينة فاتح: التوافق بين العوامل البيئية وتصميم المخططات العمرانية-دراسة حالة مخطط شغل الأرض (طريق حمام الضلعة بالمسيلة- مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير-معهد تسيير التقنيات الحضرية بالمسيلة-ص210.

الجدول رقم (01): توزيع المجال العمراني على القطاعات (سكن، تجهيز، طرق):

ملاحظة	التجهيزات %	السكن %	المساحة الحرة	المساحة المشغولة			المساحة هك	القطاع
				سكن	تجهيز	طرق		
	10	31.7	173.7	31	32	100.6	317.5	1
	45	30	-	60	108	72	240	2
	24.41	52.87	-	26.8	42	90.95	172	3
	20.47	11.9	-	33.6	20	34.4	168	4
	27.22	22.43	-	46.9	88	72.52	323.25	5
	12.5	17.35	52.5	48.35	34	47	270.75	6
		-	-	-	-	-	280	7

المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير للمدينة المسيلة 2005

نستنتج من خلال الجدول السابق أن نسب التجهيزات و السكنات في القطاعات الموجودة في المدينة تختلف

فيما بينها وكل قطاع له مميزاتها الخاصة .

#### 4- تموضع التجهيزات في المدينة:

نلاحظ أن أغلب النشاطات تتموضع على المحورين المهيكلين للمدينة، وعلى هذا الأساس فإن أغلب التجهيزات

تتموضع عليهما كذلك، مشكلة بذلك شريطين متقاطعين في تعامد تقريبا، يمثلان مصدر النشاط في المدينة مما أدى إلى

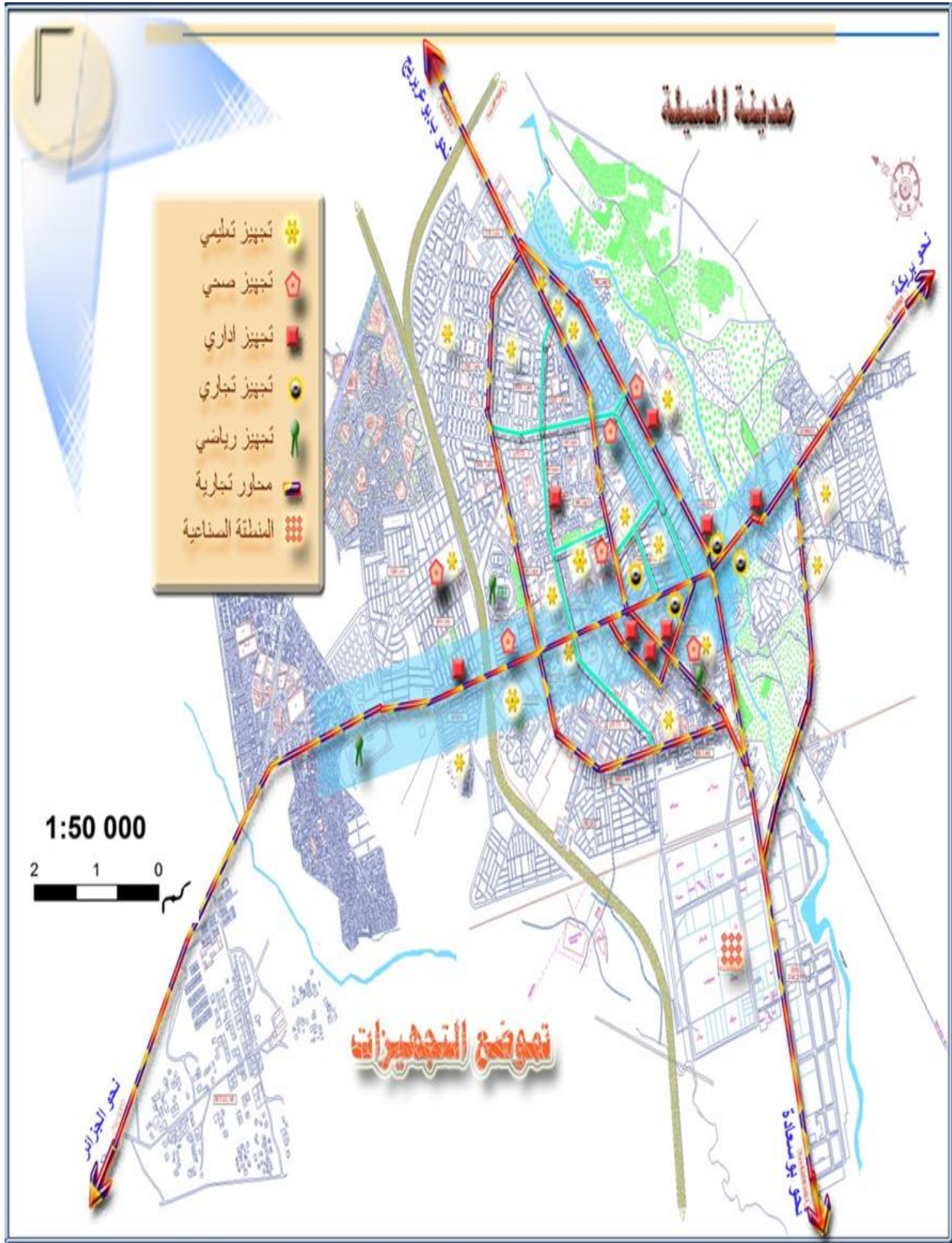
توجيه الحركة و التنقل نحو مكان معين. ومكان استقطاب للسكان. و لم تكن موزعة عبر كل المدينة لتوزيع الحركة بانتظام

، فإن تركز الحركة و النشاط في مكان واحد معين يعتبر من النقاط التي تؤدي إلى الاكتظاظ في المدينة من جهة، صعوبة

في التنقلات في المناطق الهامشية للمدينة، من جهة أخرى. إضافة إلى أنها أدخلت بالتوازن الحركي، فأصبحت الهياكل

المرورية في كثير من أنحاء المدينة غير فعالة، و لا تقوم بالدور الذي أنشأت من أجله.

مخطط رقم(03): تموضع التجهيزات في المدينة



المصدر : المصلحة التقنية لبلدية المسيلة 2008+ معالجة الطالب 2016

5- الهياكل القاعدية الموجودة في المدينة:

5-1- شبكة الطرق:

يشمل مجال بلدية المسيلة شبكة من الطرقات منها الوطنية والولائية وكذلك البلدية.

5-1-1- المحاور الكبرى:

تربط المدينة بمحيطها شبكة هامة جدا من الطرق الوطنية، حيث تؤمن هذه الطرق ربط المدينة بكل نواحي

الوطن، وتمثلي:

• **الطريق الوطني 40:** الرابط بين الطريق الوطني رقم 28 في مقرة ومدينة المسيلة أي الطريق الوطني 45 حيث

نقطة تقاطع الطريق الوطني 40 مع الطريق الوطني 45، تشكل النواة القديمة لمدينة المسيلة.

• **الطريق الوطني 45:** وهو الطريق الرابط بين البرج شمالا وبلدية سيدي إبراهيم جنوبا مرورا بمدينة المسيلة ويعتبر

من أهم المحاور الرئيسية التي لعبت دور مهم في تطور مدينة المسيلة.

• **الطريق الوطني رقم 60:** وهو الطريق الذي يربط مدينة المسيلة ببلدية حمام الضلعة وهو كذلك محور مهم ولعب

دور في هيكلة المجال البلدي لبلدية المسيلة.

5-1-2- شبكة الطرق الولائية التي تخترق المدينة:

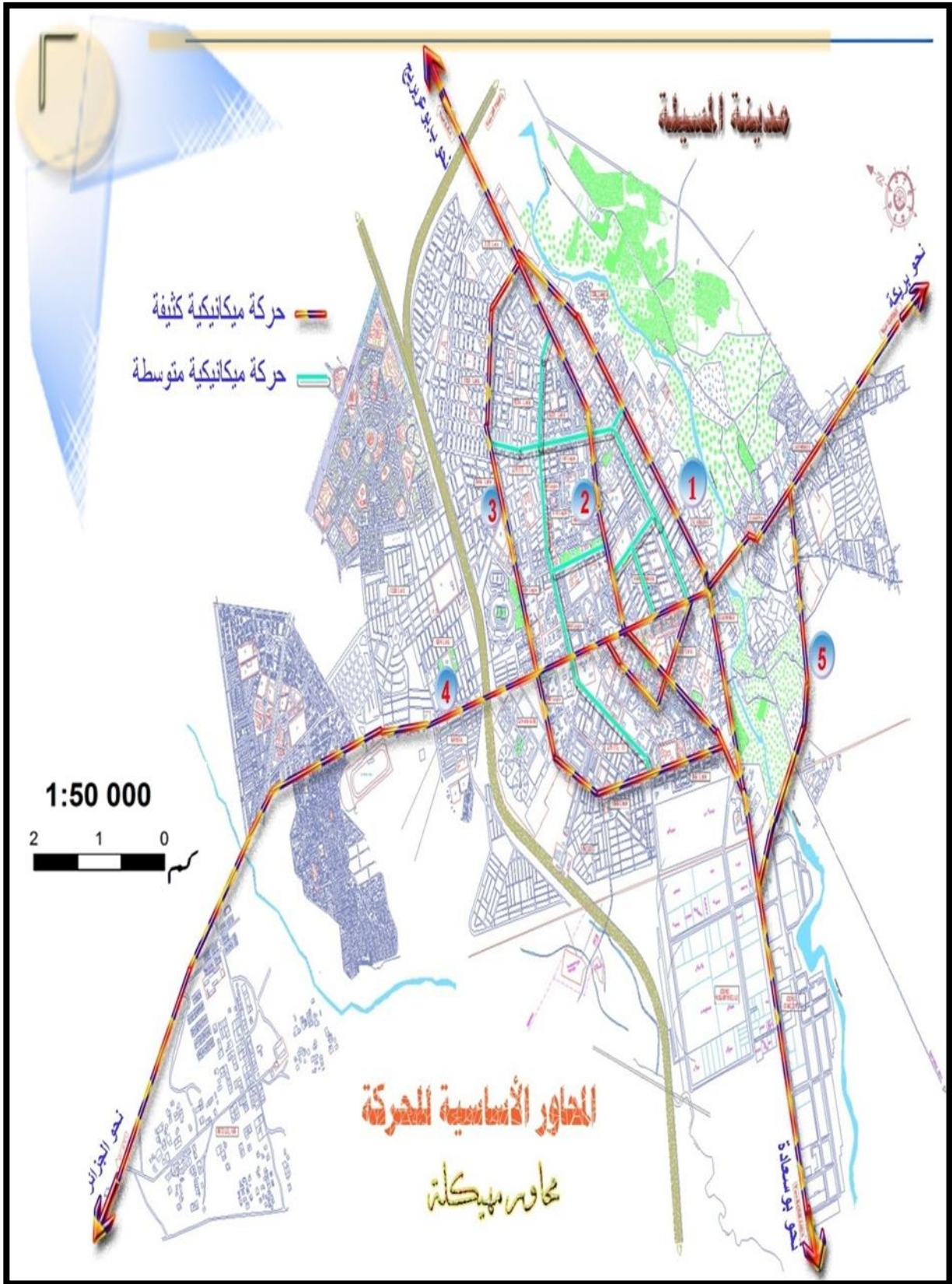
• **الطريق الولائي رقم 01:** والذي يشق مجال منطقة الدراسة انطلاقا من بشيلقة شرقا حتى حدود بلدية أولاد

منصور غربا مرورا بمركز مدينة المسيلة

• **الطريق الولائي رقم 02:** والذي يشق مجال منطقة الدراسة انطلاقا من قرية أولاد بديرة شرقا ثم مقبرة الاشياخ

ثم حي الجعافرة، وكذلك الطريق الرابط بين أولاد ماضي المسيلة.

مخطط رقم (04): المحاور الأساسية للحركة في المدينة



المصدر : المصلحة التقنية لبلدية المسيلة 2008 + معالجة الطالب 2016

### 5-2- مفترقات الطرق الهامة في المدينة:

#### • مفترق الطرق رقم 01:

يقع مفترق الطرق هذا بالقرب من الأمن المركزي للولاية، و هو أهم مفترق داخل المدينة بصفته نقطة تقاطع لطريق رئيسي مزدوج الذي يربط بين شمال و جنوب المدينة و طريق رئيسي يربط بين شرق المدينة، حتى لا يكون هناك اختلاط في مسارات التوجيه بين الأحياء .

#### • مفترق الطرق رقم 02:

يقع مفترق الطرق هذا بالقرب من الملحق الجامعي رقم: 02 ، حيث يمثل نقطة تقاطع طريق رئيسي الذي هو الطريق الرابط بين وسط المدينة و غربها، و طريق ثانوي الذي يسمى شارع 11 ديسمبر. وهو مفترق طرق كثيف الحركة .

#### • مفترق الطرق رقم 03:

و هو مفترق طرق يقع بالقرب من جامعة محمد بوضياف، ذو أهمية كبيرة إذ أنه يمثل نقطة تقاطع الطريق الرئيسي الذي يربط وسط المدينة بغربها.

#### • مفترق الطرق رقم 04 :

يقع هذا المفترق بالقرب من ساحة الشهداء ، حيث لا يقل أهمية عن مفترق الطرق رقم: 01 باعتباره يقع في وسط المدينة القديم، و يمثل نقطة تقاطع طريقين رئيسيين، الطريق الذي يربط شمال المدينة بجنوبها، و الطريق الذي يربط شرق المدينة بغربها، مما يجعله ذو حركة كثيفة جدا.

#### • مفترق الطرق رقم 05:

يقع هذا المفترق في الناحية الجنوبية من المدينة بالقرب من محطة المسافرين، حيث يمثل مدخل المدينة، و به حركة كثيف نوعا ما.

• مفترق الطرق رقم 06:

هذا المفترق يقع بالقرب من مقر الولاية، يمثل نقطة تقاطع شارع الشهيد بن التومي جمال الدين وشارع الحرية، و هو ذو أهمية متوسطة مقارنة بالمفترقات سابقة الذكر.

• مفترق الطرق رقم 07:

يقع هذا المفترق بالقرب من شركة التأمين (S A A)، و لا يقل أهمية عن المفترقات التي ذكرت، إذ أنه يمثل نقطة تقاطع شارع كريم بلقاسم و شارع خرخاش لمن محمد، و كلاهما شارع هام .

• مفترق الطرق رقم 08:

يحتل هذا المفترق موقعا هاما إذ يقع بالقرب من مسجد الإمام مالك بن أنس، ويمثل نقطة تقاطع طريق رئيسي يربط بين شرق المدينة و غربها، و طريق ثانوي و طريق من الدرجة الثالثة، حيث يحتوي هذا المفترق على ستة مداخل أخرى.

خلال الدراسة الميدانية التي قمنا بها، و التقديم الذي أجريناه للهيكل القاعدية، استخلصنا أن معظم المفترقات على مستوى المدينة تفتقر للتهيئة المناسبة ، مما يجعلها غير قادرة على استيعاب المرور الموجود فيها، مما تخلق ازدحام كبير في المدينة، كما أنها جزء لا يتجزأ من شبكة المرور وتجهيز مروري ضروري. لضمان الربط بين مختلف الأحياء في التجمع الحضري، مما نلاحظ أن التطور الذي عرفته وسائل النقل و إزدیاد الحاجة إلى التنقل بين مختلف المناطق الموجودة عبر النسيج العمراني، حيث تعتبر موجه لمختلف المسارات.

6- الدراسة السوسيو اقتصادية:

6-1- الدراسة السكانية و السكنية:

على ضوء دراسة المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير للوضعية الحالية والآفاق المستقبلية لبلدية المسيلة، يمكن أن نعطي ملخصا عن السكان، السكن، المرافق.

6-1-1 السكان:

إن عنصر السكان هو المعيار الرئيسي في كل دراسة لها علاقة بالمجالات العمرانية والاقتصادية والاجتماعية.

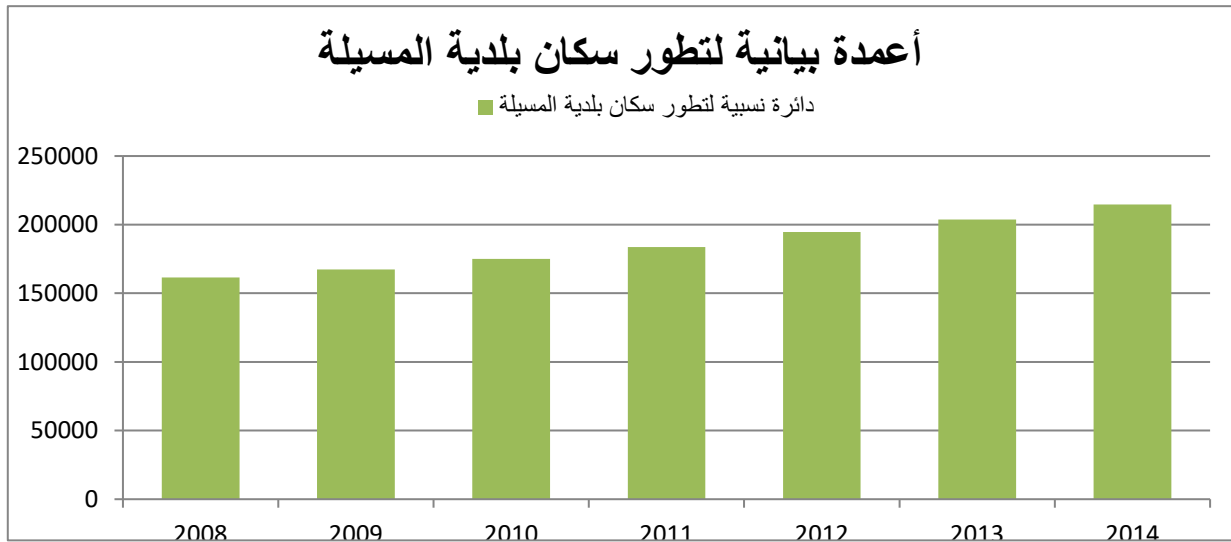
6-1-2 التطور السكاني:

الجدول(02): تطور السكان من 2008-2014 بلدية المسيلة

السنوات	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
عدد السكان (نسمة)	161 647	167 480	175 080	183 803	194 735	203 822	214 661

المصدر: ولاية المسيلة بالأرقام لعام 2014

رسم بياني رقم(01): تطور سكان بلدية المسيلة



المصدر: من اعداد الطالب 2016

نلاحظ أن هناك زيادة في النمو السكاني لمدينة المسيلة فمن خلال آخر إحصاء سكاني (2014) نجد أن عدد

السكان قد ارتفع إلى 214661 نسمة، بعدما كان في سنة 2008م يقارب 161647 نسمة، أي بمعدل نمو سنوي

2,5.

6-1-3 التوزيع السكاني عبر مدينة المسيلة:

وفي هذا الصدد قمنا بدراسة ما يلي:

6-1-4 الكثافة السكانية:

الجدول رقم (03): قيمة الكثافة السكانية لمدينة المسيلة لسنة 2018

البلدية	عدد السكان	المساحة (كم <sup>2</sup> )	الكثافة السكانية (ساكن/كم <sup>2</sup> )
المسيلة	21 9881	232	951

المصدر: ولاية المسيلة بالأرقام لعام 2020.

من خلال الجدول نلاحظ ارتفاع في الكثافة السكانية باعتبارها عاصمة الولاية وتتوفر بها أهم المرافق والتجهيزات

المهيكل.

6-1-5 السكن:

يعتبر السكن من أهم المكونات داخل المدينة كما يعد أهم العناصر المساهمة في الديناميكية العمرانية.

الجدول رقم (04): نوع المساكن و عددها في مدينة المسيلة

البلدية	عمارة	مسكن فردي	مسكن تقليدي	بناية قصديرية	المجموع
عدد المساكن	6824	15246	1096	254	23420
نسبة%	29.15	65.09	4.68	1.08	100

المصدر: المصالح التقنية لبلدية المسيلة، مديرية التخطيط والتهيئة الإقليمية

من خلال الجدول نلاحظ أن نسبة السكن الفردي تمثل أكبر نسبة حيث تقدر: 63,65% مما أدى إلى

الاستهلاك الغير عقلاني للمجال.

وبالنسبة للسكنات الجماعية فهي تمثل فقط 28,85% من إجمالي السكنات، أما النسبة المتبقية فهي تتمثل في

المسكن التقليدي حيث يمثل 4,68%، المسكن آخر يمثل 0,30%، المسكن القصديري يمثل 1,08%، الغير مبني

يمثل 1,44%.

6-1-6 توزيع السكن حسب حالة شغل المسكن:

الجدول(05): حالة شغل المسكن لمدينة المسيلة

البلدية	مسكن مشغول	مسكن ثانوي	مسكن شاغر	ذو استعمال مهني	المجموع	معامل شغل المسكن
المسيلة	23420	818	8200	153	32591	6,7

المصدر: المصالح التقنية لبلدية المسيلة 2008+مديرية التخطيط و التهيئة الإقليمية

نلاحظ من الجدول أن المساكن المشغولة هي التي تمثل النسبة الأكبر من مجموع المساكن ما يعادل 71,8% أما المساكن الشاغرة تمثل نسبة 25,16% وهذه النسبة كبيرة بالنسبة لمجموع السكان وهي تأثر على الحركة الديناميكية لأنها غير مستغلة، أما النسبة المتبقية فهي للمساكن الثانوية بنسبة 2,5% والمساكن ذات الاستعمال المهني بها نسبة ضئيلة تقدر بـ 0,46%.

6-2- الدراسة الاقتصادية:

المصادر الاقتصادية تتمثل في العناصر التالية :

6-2-1 الفلاحة:

يضم قطاع الفلاحة أراضي خصبة واسعة تقدر بـ: 25250 هكتار تمثل: 58,2% من المساحة الإجمالية للبلدية منها 29% تغطي المساحة الفلاحية المستغلة، والباقي من المساحة موجه إلى الرعي، ورغم المساحة الهامة التي يستحوذ عليها قطاع الفلاحة إلا أن المردود الفلاحي ضعيف جدا للأسباب التالية:

- عدم توفر العوامل التنظيمية والتقنية .
- الطرق المستعملة أغلبها تقليدية .
- عدم وجود الحافز المادي والوسائل الحديثة .

2-2-6 الصناعة:

معظم الوحدات الإنتاجية موجودة بالمنطقة الصناعية ومنطقة النشاطات جنوب المدينة محاذية لطريق بوسعادة، هذه المنطقة تلعب دورا هاما في تقليص حدة البطالة بالولاية.

يمثل قطاع الصناعة مع الأشغال العمومية والبناء نسبة 43,3% من مجموع مناصب الشغل.

3-2-6 التجارة و الخدمات:

يستحوذ قطاع الخدمات على النسبة الأكبر من مناصب الشغل حيث تقدر بـ 58.3% من مجموع المشتغلين يتوسع هذا القطاع بتوسع المرافق المختلفة (الإدارية، الصحية، التربوية، الثقافية..).

اما من ناحية التجارة فتتوفر مدينة المسيلة على قاعدة تجارية متعددة ومتنوعة , ونلخص ذلك في الجدول التالي :

الجدول رقم(06) : انواع التجارة لبلدية المسيلة

العدد	نوع التجارة
7360	التجارة بالتجزئة
775	التجارة بالجملة
4720	الخدمات
279	الاستيراد والتصدير
2107	مجال التصنيع
19	المجال الحرفي
15260	المجموع

المصدر : مديرية التجارة لولاية المسيلة

من جهة اخرى هذه الانواع التجارية كلها تسير ضمن اطار قانوني , وهي مسجلة لدى مديرية التجارة بتصنيف

معين كما يوضحه الجدول التالي :

الجدول رقم (07): تسجيل السجلات التجارية لبلدية المسيلة

العدد	التجارة
14239	الاشخاص الطبيعيون
1021	الاشخاص المعنويون
15260	المجموع

المصدر : مديرية التجارة لولاية المسيلة

### خلاصة الفصل:

من خلال تقديمنا إلى المدينة استنتجنا ما يلي:

- ✓ نجد أن توسع المدينة يتجه نحو الجهة الغربية و الشمالية الغربية.
- ✓ نلاحظ أن مختلف النشاطات المتنوعة متمركزة في وسط المدينة ولم تكن موزعة عبر مختلف القطاعات والنمو العمراني لنسيجها وقوتها البشرية الهائلة وهذا مما يجعل صعوبة في التنقلات اليومية للسكان و ازدحام في المدينة و يصعب مهمة النقل الحضري، لربط مختلف أجزاء المدينة بضواحيها.
- ✓ توزيع التجهيزات في المدينة كان مركزا، و لم يكن موزعا عبر كل المدينة لتوزيع الحركة بانتظام ، وهذا ما ساعد في تركيز النشاطات في مكان معين ، وتوجيه الحركة والتنقل نحو مكان معين.
- ✓ تشهد مدينة المسيلة تطور ملحوظ على كافة الأصعدة منها الاجتماعي والاقتصادي، وهذا ما يعكسه الزيادة في التنقلات الحظيرة السكنية وعدد السكان والحركة التجارية التي تشهدها المنطقة.
- ✓ تشكل المدينة قطبا اقتصاديا هاما لاحتوائها على منطقة صناعية و بنية تحتية إضافة إلى الحركة التجارية الهامة ، و تجهيزات ذات بعد جهوي و وطني وهذا ما يجعل حركة النقل في منحى تصاعدي.

## الفصل الثالث:

# دراسة تحليلية لحي وعواع المدني

تمهيد:

يعتبر حي وعوac المدني من أقدم وأهم الأحياء في مدينة المسيلة ويمثل مركز المدينة , و تتطلب دراسته الإلمام بجميع المكونات الموجودة في المجال , ويتميز بموقع استراتيجي مهم جدا حيث نجد تركز مختلف النشاطات وخاصة التجارية منها , فدراسته تتطلب دراسة تحليلية دقيقة للواقع الحضري الذي يعيشه حاليا, يتم خلالها من خلالها التطرق إلى مختلف المكونات المجالية التي تساهم في حيويته بالإضافة إلى مختلف الوظائف التي تساهم في الاستقطاب كوظيفة التجهيزات , التجارة بمختلف أنواعه, الدراسة العمرانية والمعمارية , الدراسة السكنية و السكانية , شبكة المرور, والتي تمكننا من الوقوف على مجمل المشاكل و السعي إلى معالجتها معالجة دقيقة تساعد في التخفيف من حدتها.

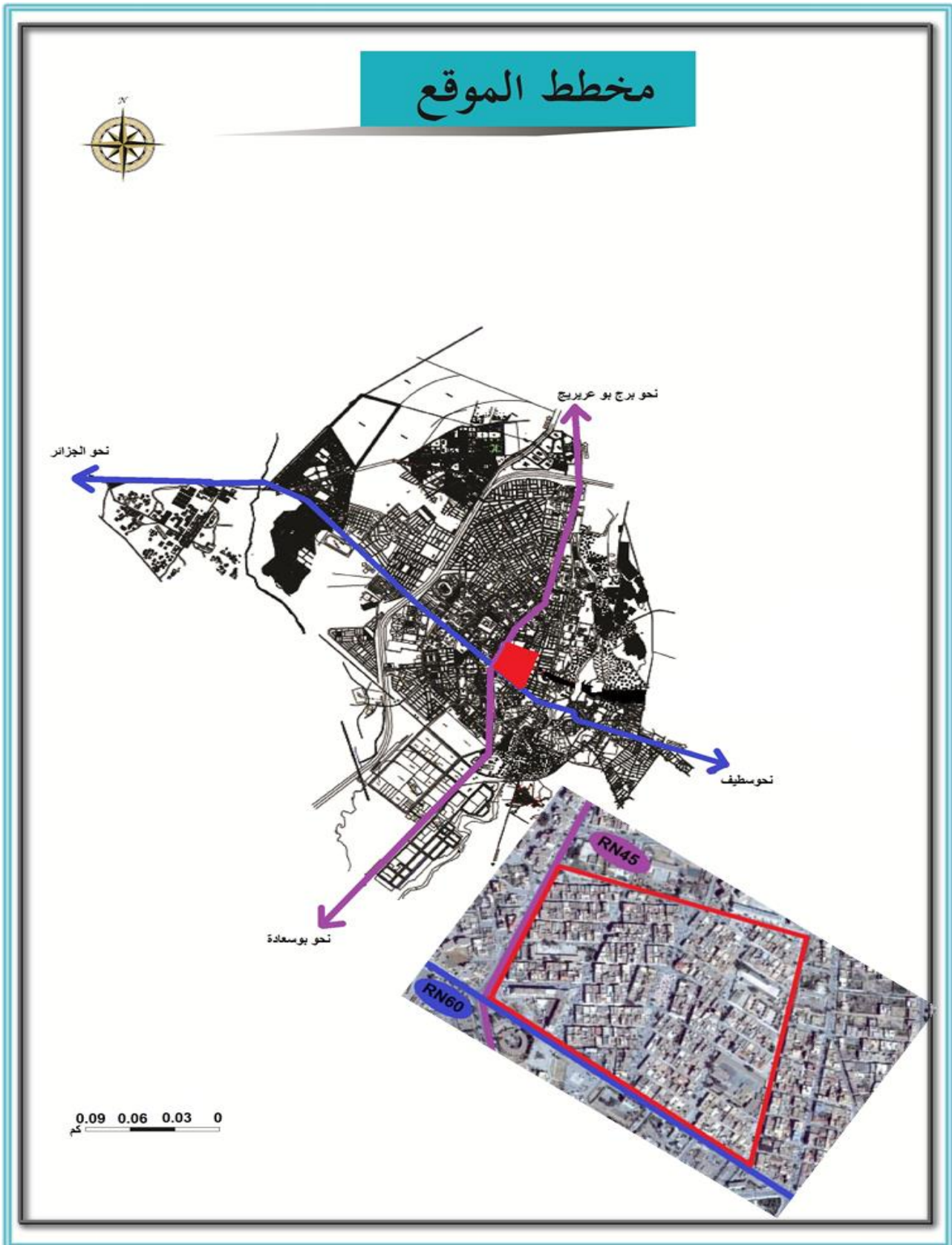
I. الدراسة العمرانية والمعمارية:

1. موقع الحي بالنسبة للمدينة:

يقع الحي في الجهة الشرقية للنسيج الحضري لمدينة المسيلة، على الضفة الشرقية للطريق الوطني رقم 45 وبالتحديد في القطاع رقم 01 اي وسط المدينة ويمثل المدينة القديمة حيث يحده من:

- الشمال: عمارات 100 مسكن HLM.
- الجنوب: الطريق الوطني رقم 60.
- الشرق: جنان بوديعة.
- الغرب: الطريق الوطني رقم 45.

المخطط رقم(05) : مخطط موقع الحي



المصدر : PDAU Msila +معالجة الطالب 2021

### 2. تحديد منطقة الدراسة:

#### 1.2. المعيار التاريخي:

يعتبر حي وعوac المدني من أقدم أحياء ولاية المسيلة يرجع تاريخ نشأته إلى الفترة الاستعمارية من قبل المصلحة التقنية ببلدية المسيلة ,على يد المهندس الفرنسي -رولو- بدأ بتشكيل مساكن قليلة تعد على الأصابع , وبعد زلزال 1965 انشأ الحي وكان يعرف بحي الشواف, وكان يعتبر مركز المدينة قديما وبقي الحي في توسع مستمر إلى أن اخذ الوضعية الحالية .

#### 2.2. المعيار المورفولوجي:

ويتمثل في البنية التحتية والفوقية:

##### 1.2.2. البنية التحتية: ويتمثل في شبكة الطرق والتقاطع.

#### ❖ شبكة الطرق:

يمتاز حي وعوac المدني لمدينة المسيلة بخطة شطرنجية، حيث تقاطع الشوارع الرئيسية و الثانوية فيه يشكل جزيرات مستطيلة مما تساعد على الانتقال بين مختلف الشوارع فيها بسهولة.

#### ❖ شبكة التقاطع:

تبين لنا من خلال الدراسة الميدانية لشبكة التقاطع، انحي وعوac المدني يتميز بشبكة تغلب عليها الحصص المتجانسة و المنتظمة بأشكال و أحجام مختلفة ، والعنصر المسيطر على الوحدات السكنية، الأشكال المستطيلة والشبه المنحرف والمثلثات، مشكلة بذلك تجانسا وانتظاما في الشكل والحجم تقريبا.

##### 2.2.2. البنية الفوقية: وتتمثل في شبكة المبنى والفراغات.

#### ❖ شبكة المبنى:

نلاحظ تقريبا وجود تشابه إلى حد كبير في بنايات حي وعوac المدني الموزعة بنوعيتها الجماعي و

الفردى، وهذه البنايات لا يتعدى ارتفاعها (5+ط) وهي متلاصقة فيما بينها معطية نسيجاً عمرانياً متجانساً ومنسجماً في مظهره.

### ❖ شبكة الفراغات:

عبارة عن حدائق وساحات لها إشكال هندسية واضحة موزعة داخل مجال الدراسة حيث نلاحظ وجود ساحتين أحدهما بالقرب من المركز التجاري بن طبي والأخرى تتوسط الحي.

### 3.2. المعيار الوظيفي:

من خلال المعاينة الميدانية لاحظنا أن هناك كثافة عالية للمحلات التجارية مع بعض التجهيزات الدينية والتعليمية والأمنية.

### 4.2. معيار تحليل بعض المؤشرات:

من خلال التحقيق الميداني لمجال الدراسة تأكد لنا أن المؤشرات السابقة الذكر في ارتفاع مستمر مقارنة بباقي أحياء المدينة (مضاربة عقارية، حركة مرور كثيفة....الخ).

### 3. البنية الحضرية:

### 1.3. شبكة التقطيع:

تلعب شبكة التقطيع دوراً مهماً وأساسياً في تنظيم الأشكال الحضرية، حيث تعتبر عنصر مهيكلاً خاصة في المجالات العمومية.

وبعد إنجاز مخطط شبكة التقطيع، نرى انحنى وعوac المدني يستحوذ على حصص متجانسة ومنظمة ذات أشكال وأحجام وأبعاد متفاوتة، والعامل الأساسي الذي يتحكم في أشكال هذه الحصص هو مورفولوجية الطرق ذات الخطة الشطرنجية، التي تتقاطع فيما بينها ابتداءً من الشارعين الرئيسيين (طريق وطني رقم 45 و رقم 60) اللذان يمثلان المحورين

المهيكلين للمدينة، بالإضافة إلى مختلف الطرق الثانوية والثلاثية، حيث نجد جزيرات بأشكال مستطيلة ومثلثة وشبه منحرفة أحياناً، معطية أبعاد متجانسة الأشكال والأبعاد مشكلة بذلك وحدة داخل المجال الحضري.

### 2.3. تقسيم منطقة الدراسة إلى قطاعات:

أسس تقسيم مجال الدراسة إلى قطاعات وخصائصه:

من اجل تحليل الوضعية الحالية لمجال الدراسة ثم تقسيمه إلى أربعة قطاعات بالاعتماد على حدود القطاعات لإحصاء تعداد السكن و السكان لسنة 1998، كما هو موضح في المخطط رقم (05).

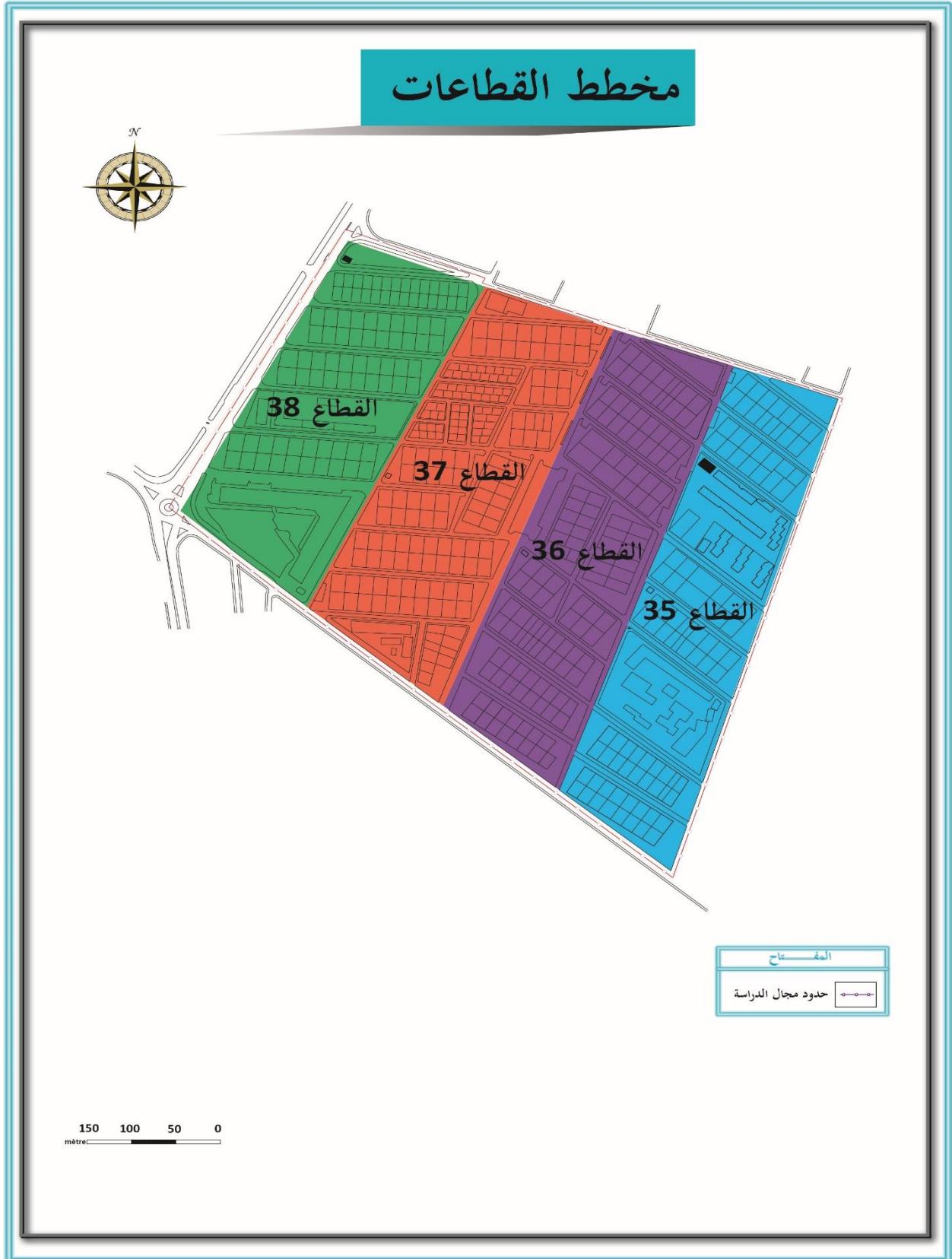
من خلال معاينة الحي نجد انه مقسم إلى أربع قطاعات متفاوتة المساحة، وتتمثل هذه القطاعات في القطاع رقم

35، رقم 36، رقم 37، رقم 38 حيث تحتوي في مجملها على سكنات ومحلات تجارية مع بعض التجهيزات التعليمية في

القطاعات 35، 38 ومسجد في القطاع رقم 35 وثكنة عسكرية في القطاع رقم 37 مع وجود المركز التجاري - بن

طبي - في القطاع 38، ويعرف الحي بجميع قطاعاته بحيوية ونشاط تجاري كبير.

المخطط رقم (06) : مخطط القطاعات



المصدر: PDAU Msila + معالجة الطالب 2021

4. الإطار المبني:

يتشكل الإطار المبني من مجموعة المباني المتلاحمة و المنتشرة عبر مجال الدراسة و التي تحدها شبكة الطرق، والتي

يقسمها التقطيع، هذه المباني تمثل المجالات الحضرية المشغولة، كما هو موضح في المخطط رقم (06).

المخطط رقم(06): الإطار المبني وغير المبني



المصدر: APC Msila + معالجة الطالب 2021

- يتميز حي وعوac المدني بتراص وتراصف كبير للمباني على شكل جزيرات, حيث نجد نوعين من السكنات فردية وجماعية, إما بالنسبة للارتفاع فنجد أن أكبر ارتفاع للمباني أربع طوابق.

### 5. الإطار الغير مبني:

#### - شبكة المجالات الحرة:

تشكل المجالات الحرة فراغات وفضاءات عمرانية وعمومية مثل ساحة, طريق, حديقة, مساحات خضراء بالإضافة إلى الفراغات الداخلية مثل ساحة داخلية, الحديقة المنزلية.

#### • الساحات:

تعتبر الساحات من العناصر المهمة في تكوين الفضاء السكني, حيث تمثل مكان للتلاقي والتجمع والترفيه, ومن خلال المعاينة وجدنا نقص واضح للمساحات داخل الحي, ونقص التهئية للساحات الموجودة, ونجد في الحي ساحتين مهيتتين الأولى المحاذية للمركز التجاري - بن طبي - والثانية تتوسط الحي حيث تتوفر هذه الساحات على مساحات لعب للأطفال. (أنظر الصورة رقم 01 و 02).

صورة رقم (02): ساحة بن طبي



المصدر: من التقاط الطالب 2021

صورة رقم (01): ساحة وسط الحي



المصدر: من التقاط الطالب 2021

• المساحات الخضراء:

تعتبر عنصر حيوي داخل التجمعات السكنية, وذلك بتأثيرها الايجابي على الجانب النفسي للسكان, بالإضافة للدور الجمالي والحيوي, ومن خلال المعاينة لاحظنا نقص كبير للمساحات الخضراء داخل الحي حيث نجدها موزعة على شكل أشجار في الممرات والأرصفة على طول الطرق. (أنظر الصورة رقم 03 و 04)

صورة رقم(04): المساحات الخضراء



المصدر: من التقاط الطالب 2021

صورة رقم (03): المساحات الخضراء



المصدر: من التقاط الطالب 2021

## 6. المنظر العمراني لحي وعوac المدني:

### 6.1. العناصر الهيكلية للمجال:

يحتوي الحي على معالم و ساحات و تقاطعات للطرق تعطي لهذا المجال هيكلية متميزة بعناصر مختلفة، يستدل بها داخل المجال.

ويمكن تصنيف هذه العناصر في نقطتين:

• نقطة التقارب:

وهي عبارة عن معالم وساحات.

الساحات: ساحة بن طي، ساحة وسط الحي.

المعالم: مسجد أسامة بن زيد.

• نقاط التباعد:

و هي عبارة عن مفترقات الطرق التي تنتشر عبر مجال الدراسة، ونجد ذلك في تقاطع معظم الشوارع المحيطة بالحي وأبرزها مفترق الطرق (طريق وطني 45 و طريق وطني 60).

المخطط رقم(08):نقاط التباعد والتقارب



المصدر : PDAU Msila +معالجة الطالب 2021

2.6. الواجهات العمرانية :

نقصد بالواجهة العمرانية المجال الخارجي للبنائية، أو مجموعة البيانات على طول المحور، بمعنى هي الغلاف الخارجي للبنىات.

اعتمدنا في تحليل الواجهات على العوامل التالية:

- ارتفاع المبنى.
- تراصف البنىات.
- تركيب البنىات.

1.2.6. ارتفاع المباني:

من خلال الملاحظة الميدانية وجد أن هناك تنوع كبير في ارتفاع المباني فهناك بنىات قليلة حديثة ذات ارتفاع

(4+ ط)، واغلب البنىات الأخرى ارتفاعها لا يتعدى طابقين مع وجود بعض البنىات ذات طابق أول.

(أنظر الصورة رقم 05 و06).

صورة رقم (06): توضح ارتفاع المباني في الحي



المصدر: من النقاط الطالب 2021

صورة رقم (05): توضح ارتفاع المباني في الحي



المصدر: من النقاط الطالب 2021

2.2.6. تراصف البنايات:

إن توضع الكتلة المبنية وتراصفها بصورة خطية على موضع مستوي على طول استقامة الشوارع أعطت صورة عمرانية جميلة وهيكله مجاليه خاص و بالتالي عكست منظرا معماريا جميل، إذن هذا التموضع خضع لتركيبة معينة تتمثل في وجود عناصر أو بنايات خطية وأخرى نقطية تقطعهما شوارع ضيقة عمودية وأفقية.

3.2.6. تركيب الواجهات:

من خلال النظر المعمق لواجهات الشوارع نجد أن هناك تنظيم بين الفراغ والمملوء (الفتحات و الجدران)، وهي تلعب دورا مهما في تنشيط الواجهة العمرانية، و بالتالي إعطاء ديناميكية كبيرة داخل المجال (الشارع) وتتمثل في:

- الشرفات: تعتبر من العناصر التزيينية للواجهات نجدها بكثرة على مستوى طوابق البنايات المطلة على الشوارع وهناك نوعين من الشرفات (شرفات متراجعة، وشرفات خارجة).
- النوافذ: ذات شكل مربع ومستطيل.

صورة رقم (08): توضح تركيب الواجهات في الحي



المصدر: من التقاط الطالب دفعة 2016

صورة رقم (07): توضح تركيب الواجهات في الحي



المصدر: من التقاط الطالب دفعة 2016

## 7.التجهيزات العمومية:

تعتبر التجهيزات والخدمات العمومية من ضروريات أي تخطيط عمراني, لأي تجمع سكاني, كما تساهم في توزيع السكان واستقرارهم, وتجد في الحي ثلاث أنواع من التجهيزات دينية، تعليمية و عسكرية. (أنظر المخطط رقم 09)

### 1.7. تجهيزات تعليمية: وتتمثل في:

- المدرسة الابتدائية شنيح محمد بمساحة 0.234هكتار في القطاع رقم 38.
- إكمالية مي زيادة بمساحة 1.112 هكتار في القطاع رقم 35 .
- ثانوية إبراهيم بن الأغلب التميمي بمساحة 1.214 هكتار في القطاع 35 .

### 2.7. تجهيزات دينية: تتمثل في :

- مسجد أسامة بن زيد في الجهة الشمالية من القطاع 36 بمساحة تقدر ب 0.847 هكتار

### 3.7. تجهيزات عسكرية : وتتمثل في

- القطاع العسكري المتواجد في الجهة الجنوبية من القطاع رقم 37.

المخطط رقم (09): التجهيزات في الحي



المصدر: PDAU Msila + معالجة الطالب 2021

## II. الدراسة السكنية والسكانية :

### 1. تحليل الوضعية الحالية لمجال الدراسة :

من اجل تحليل الوضعية الحالية لمجال الدراسة تم تقسيمه إلى أربعة قطاعات كما ذكرنا من قبل (أنظر المخطط رقم 05).

مجال الدراسة يتربع على مساحة تقدر بـ: 27.99 هكتار، حيث يتواجد به مختلف الوظائف و النشاطات المتنوعة، و يعرف حيوية و ديناميكية كبيرة في مختلف أجزائه.

و لقد وصل عدد المباني في الحي إلى 592 بناية، بتوزيع غير منتظم بين القطاعات.

الجدول رقم (08): توزيع المساحات في حي وعواصم المدني

النسبة %	المساحة	مجال الدراسة
100	27.99	المساحة الكلية
50.94	14.26	المساحة المبنية
47.26	13.23	المساحة السكنية
3.67	1.03	المساحة المبنية للتجهيزات
13.57	3.8	مساحة الطرقات

المصدر: APC MSILA + معالجة الطالب 2021

### 2. الدراسة السكنية:

تهدف الدراسة السكنية إلى اعطاء نظرة حول المعطيات السكنية لحي وعواصم المدني، وذلك بدراسة العناصر الآتية :

1.2. الكثافة السكنية:

تقدر الكثافة السكنية لمجال الدراسة بـ 22.61 مسكن/هكتار بـ 633 مسكن، على مساحة تقدر بـ 27.99 هكتار، هذه الأخيرة تعتبر عالية مقارنة بالكثافة السكنية لمدينة المسيلة التي تقدر بـ 10.09 مسكن/ هكتار والجدول الموالي يوضح الكثافة السكنية لكل قطاع فهي على النحو التالي:

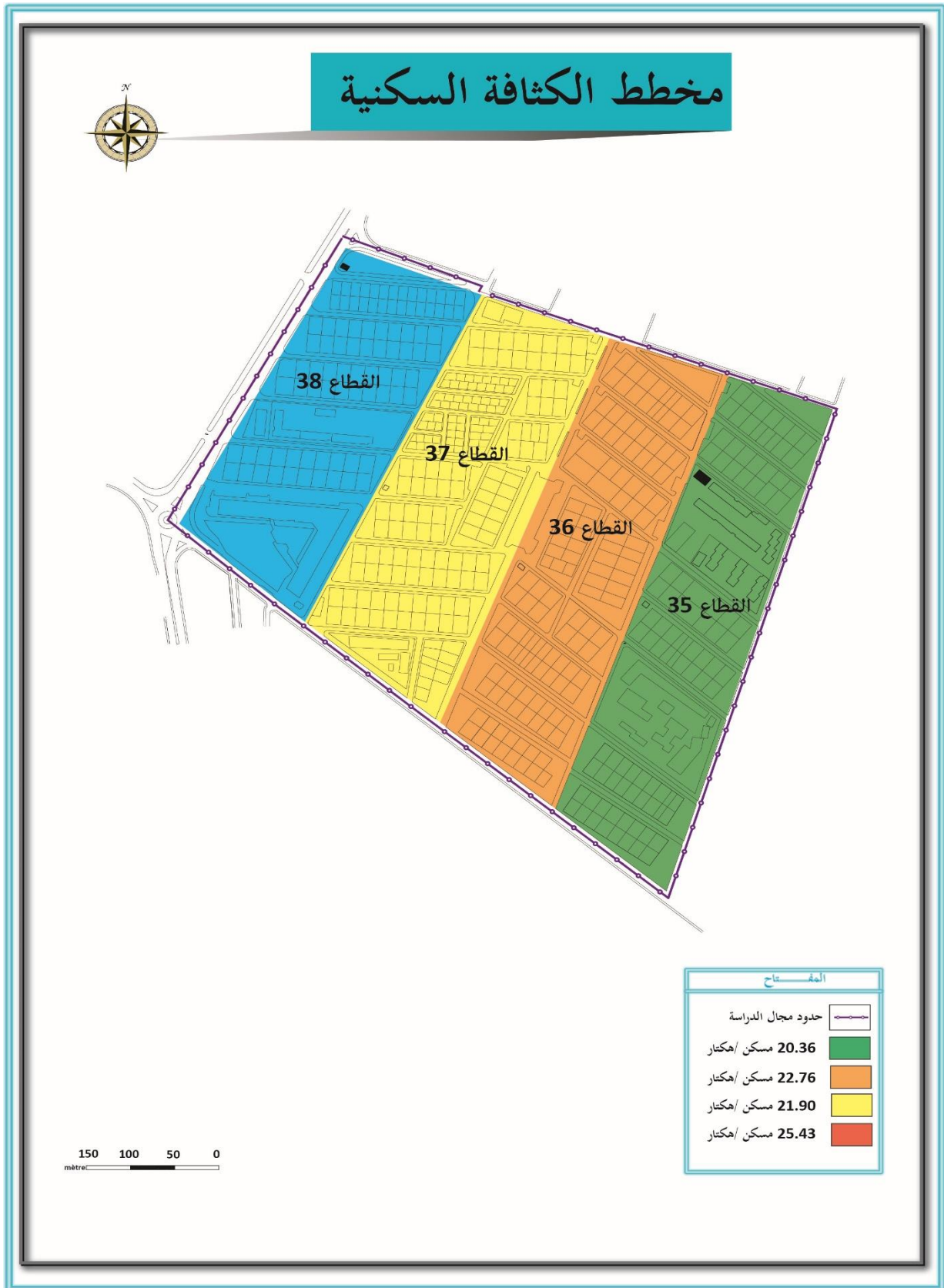
الجدول رقم (09) : توزيع الكثافة السكنية للقطاعات في حي وعوac المدني

الكثافة السكنية	عدد المساكن	المساحة هـ	القطاعات
20.69	149	7.20	35
22.76	163	7.16	36
21.90	159	7.26	37
25.43	162	6.37	38
22.61	633	27.99	مجال الدراسة

المصدر: المكتب البلدي للإحصاء + معالجة الطالب 2021

من خلال الجدول نلاحظ تباين في توزيع عدد المساكن بالقطاعات العمرانية حيث تتركز في القطاع رقم (38) أكبر كثافة سكنية بـ 25.43 مسكن/ هكتار، و يرجع ذلك إلى خصوصيات القطاع و التركيز الكبير للوظيفة السكنية به (سكنات جماعية) ، و كذا قلة التجهيزات لنجد كثافة اقل في القطاعين رقم (36) بـ 22.76 مسكن/هكتار، ورقم (37) بـ 21.90 مسكن/هكتار و السبب يعود إلى وجود السكنات الفردية فقط مع بعض التجهيزات (دينية وعسكرية)، وفي الاخير نجد القطاع (35) بـ 20.69 مسكن في الهكتار و السبب يتمثل في تركيز التجهيزات ذات المساحات الواسعة ، والمتمثلة اساسا في التجهيزات التعليمية.

المخطط رقم(10): الكثافة السكنية لحي وعوac المدني



المصدر: PDAU MSILA+معالجة الطالب 2021

### 2.2. ملكية المباني:

#### الطبيعة العقارية:

ينتمي الحي في الأصل إلى فوج بلدي، لينتقل بعدها إلى الملكية الخاصة وتنقسم ملكية العقار في الحي إلى قسمين هما:

### 1.2.2 ملكية الدولة:

تعود ملكيتها للبلدية وتتمثل فيما يلي: طرقات، شوارع، أرصفة، ساحات، وبعض من التجهيزات (مسجد، ثانوية،

متوسطة، مدرسة).

### 2.2.2 ملكية خاصة :

وتعود ملكيتها إلى الخواص، وهي متمثلة أساسا في المساكن التي تحتل مساحات كبيرة، والمناطق التجارية.

المخطط رقم(11):الطبيعة العقارية للحي



المصدر: PDAU MSILA+معالجة الطالب 2021

3. الدراسة السكانية:

تعتبر الدراسات السكانية من أهم عناصر الدراسات العمرانية، حيث تهتم بفهم الخصائص الديمغرافية، ومنه فإن أي تخطيط أو مشروع تنمية لأي منطقة عمرانية كانت، لن يكون ذو فائدة إذا لم تؤخذ هذه الدراسة بعين الاعتبار.

1.3. الوضعية السكانية لحي وعوac المدني:

لقد بلغ عدد سكان حي وعوac المدني 3094 نسمة حسب نتائج التحقيق الميداني الذي تم إنجازه ، يتوزعون على القطاعات الأربعة المشكلة لمجال الدراسة .

الجدول رقم (10): عدد السكان حسب القطاعات في مجال الدراسة

النسبة %	عدد السكان	القطاعات
25.88	801	35
26.08	807	36
27.92	864	37
18.08	622	38
100	3094	مجال الدراسة

المصدر: المكتب البلدي للإحصاء + معالجة الطالب 2021

من الجدول نلاحظ أن هناك توزيعا متفاوتا للسكان عبر المجال المدروس، حيث نجد أكبر نسبة تتواجد في القطاعات (35) و (36) و (37) حيث بلغت النسبة 25.88%، 26.08% و 27.92% على التوالي و تنخفض هذه النسبة في القطاع (38) وتبلغ نسبة 18.08%، ويرجع هذا التوزيع لعدة أسباب نذكر منها:

- توزيع التجهيزات عبر هذه القطاعات واستحواذها على المجال المبني.
- عوامل اقتصادية قلصت من عدد السكنات، وذلك بتحويل وظائف بعض السكنات من الوظيفة السكنية إلى وظائف أخرى.

2.3. الكثافة السكانية:

تعتبر الكثافة السكانية من أهم المقاييس التي تكشف عن العلاقة بين السكان والمنطقة التي يعيشون فيها من حيث الرفاهية، وتطور الحياة أو العكس ومن حيث قابلية التركيز، و دراسة هذه الأخيرة عبر فترات محددة تعطي لنا التحول الذي يشهده المجال.

تقدر الكثافة السكانية لمجال الدراسة بـ 110.53 نسمة/هكتار بـ 3094 نسمة على مساحة تقدر بـ 27.9 هكتار. هذه الأخيرة تعتبر عالية مقارنة بالكثافة السكانية لمدينة المسيلة التي تقدر بـ 67.52 نسمة/هكتار.

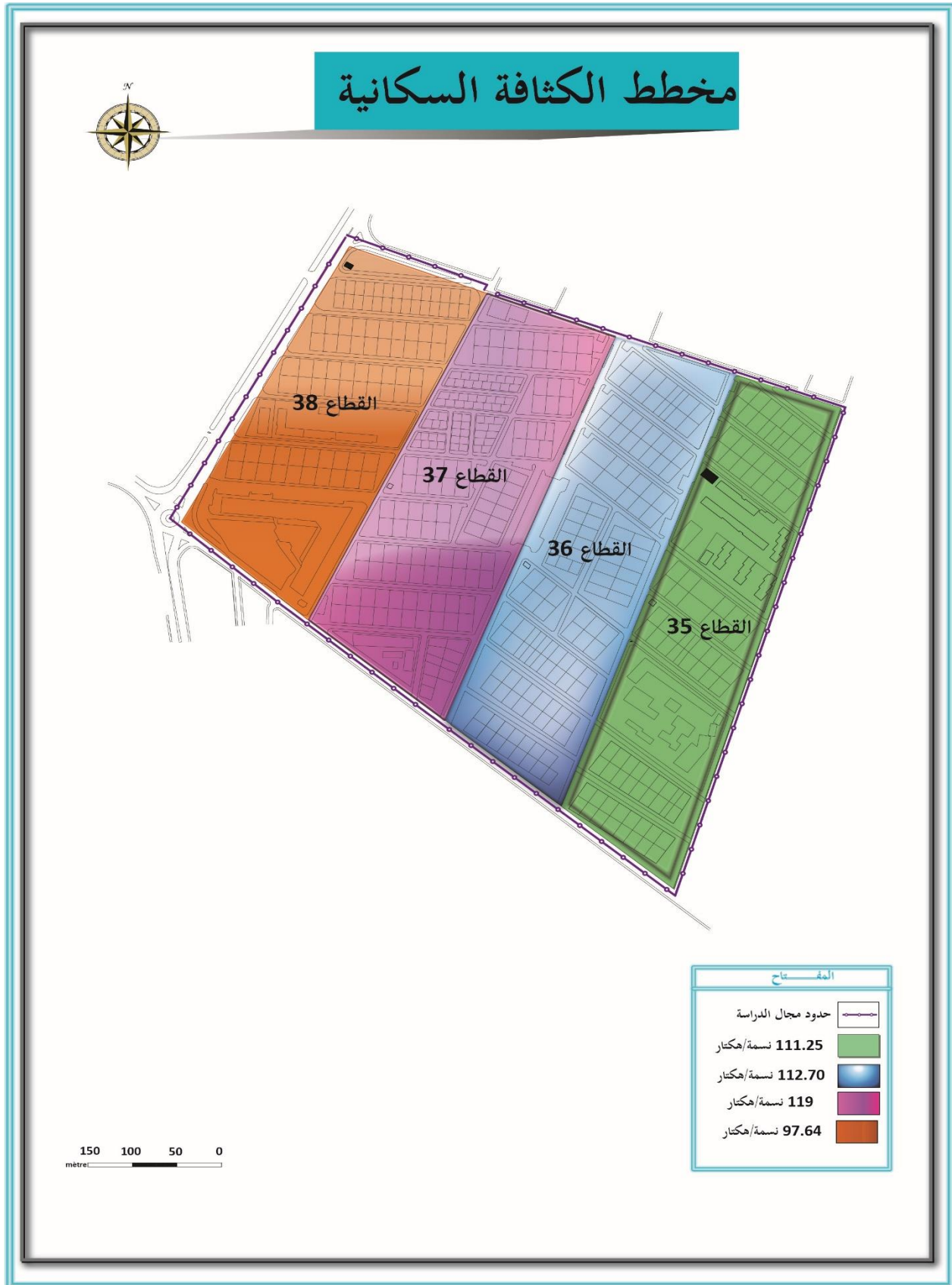
الجدول رقم(11): الكثافة السكانية حسب القطاعات

الكثافة السكانية	عدد السكان	المساحة -هكتار	القطاعات
111.25	801	7.20	35
112.70	807	7.16	36
119	864	7.26	37
97.64	622	6.37	38
110.53	3094	27.99	مجال الدراسة

المصدر: المكتب البلدي للإحصاء +معالجة الطالب 2021

من خلال الجدول نجد أن أكبر كثافة سكانية تتركز في القطاع رقم 37 بـ 119ن/هـ و يرجع ذلك إلى وجود عدد معتبر من بنايات، بالإضافة إلى كثافة مبانيه و قلة التجهيزات، لنجد نسبة اقل وتتركز في القطاعين 35,36 وتقدر بـ 111.25 نسمة/هكتار و 112.70 نسمة/هكتار على التوالي، لنجد في الاخير نسبة كثافة منخفضة والمتمثلة في القطاع 38 وتقدر بـ 97.64 نسمة/هكتار, ويرجع ذلك لتركز النشاط التجاري بشكل كبير في هذا القطاع.

المخطط رقم(12): الكثافة السكانية لحي وعوac المدني



المصدر: PDAU MSILA+معالجة الطالب 2021

III. دراسة الطرقات:

تعمل الطررق على الربط بين مختلف التجمعات السكنية و مختلف الحركات المرورية و التي بدورها تأثر في الجوانب الاقتصادية و الاجتماعية للمجال الحضري, كما تلعب الطررق دورا هاما في تجزئة النسيج العمراني و تنظيم و تسيير عملية الاتصال من أجل الحصول على خدمات ضرورية لمطالبات الحياة.

و من خلال دراستنا لحي وعوac المدني وجدنا انه يحتوي على شبكة طرقات هامة نميز فيها:

1- الطرقات الأولية:

هي الطررق الرئيسية على جانبي الحي التي تربط بين مختلف الأحياء تتميز بحركة مرورية أكثر من الثانوية و الثالثة، يتراوح عرضها بين 10 الى 15 م , تتركز عليها معظم التجهيزات و التجارة على طولها, و من بينها الطريق رقم 60 الرابط بين لاروكاد و حي موبلحة و طريق رقم 45 الرابط بين محطة النقل القديمة و حي 270 مسكن حيث يعتبر الطريقين الرئيسيين.

صورة رقم (10): تمثل الطررق الاولية بمنطقة



المصدر: من التقاط الطالب 2021

صورة رقم (09): تمثل الطررق الاولية بمنطقة



المصدر: من التقاط الطالب دفعة 2016

2- الطرق الثانوية:

تعمل الطرق الثانوية على توزيع الحركة المرورية داخل النسيج الحضري انطلاقاً من الطرق الأولية المجاورة لها إلى داخل الأحياء، تتميز بحركة كثيفة و غير منظمة ومكتظة بالمواقف العشوائية، حيث يصل متوسط عرضها ما بين 05 م إلى 08 م وهي موضحة في المخطط و الصور.

صورة رقم (12): تمثل الطرق الثانوية بمنطقة الدراسة مدينة المسيلة- وعواع المدني-شارع 05 جويلية لخضر



المصدر: من التقاط الطالب 2021

صورة رقم (11): تمثل الطرق الثانوية بمنطقة الدراسة مدينة المسيلة- وعواع المدني-مدخل شارع زوازة لخضر



المصدر: من التقاط الطالب 2021

3- الطرق الثالثية:

هي كل الطرق المتفرعة من الطرق المتفرعة من الطرق الثانوية، بحيث تؤدي غالباً إلى مداخل البنايات، و إلى الفضاءات السكنية والتجارية، و تضمن التنوع داخل الحي نفسه، يتراوح عرضها بين 04م إلى 06م، و بما يتعلق بحي وعواع المدينين جميع الطرق الثالثية هي عبارة عن مداخل إلى الفضاءات السكنية والتجارية.

صورة رقم (14): تمثل الطرق الثالثية بمنطقة الدراسة



المصدر: من التقاط الطالب 2021

صورة رقم (13): تمثل الطرق الثالثية بمنطقة الدراسة



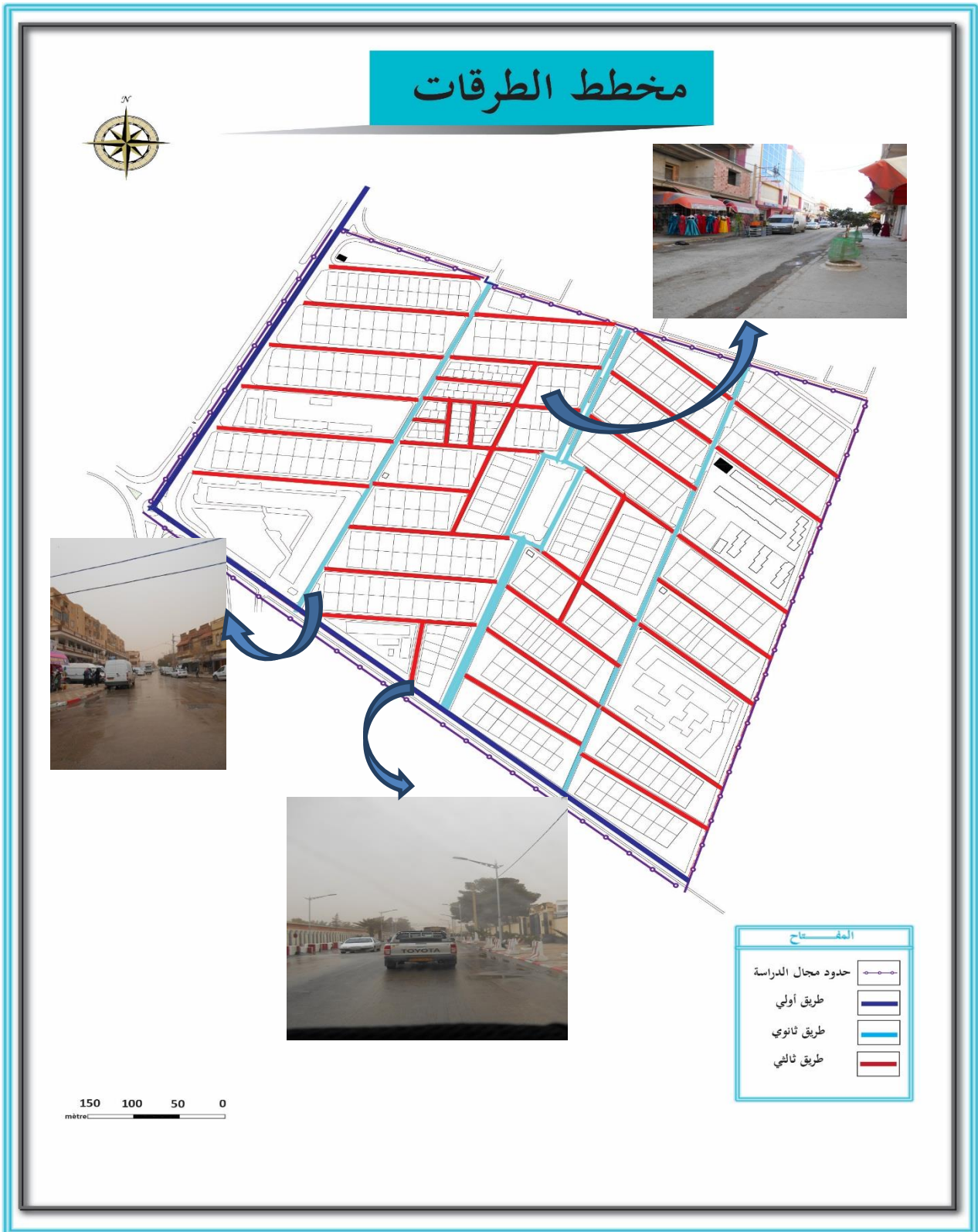
المصدر: من التقاط الطالب 2021

جدول رقم (12) يوضح مساحة ونسبة الطرق الموجودة في منطقة الدراسة

النسبة (%)	المساحة بالهكتار (هـ)	نوعية الطرق
5%	1.80	طرق أولية
8.57%	2.00	طرق ثانوية وثالثية
13.57%	3.80	المجموع

المصدر: تقرير مخطط شغل الارض رقم(1) ببلدية المسييلة 2005

المخطط رقم(14): مخطط الطرقات



المصدر: PDAU Msila +معالجة الطالب 2021

النتيجة :

من خلال عرضنا للطرق نلاحظ:

- تداخل بين الحركة الميكانيكية وحركة المشاة.
- الحركة العشوائية للمشاة على الطريق.
- التوقف العشوائي أمام مفترق الطرق مما يزيد من الإزحامات.
- معظم التقاطعات تفتقر للتهيئة اللازمة والتنظيم وهذا ما جعلها تؤثر سلبا في الحركة المرورية.
- اغلب مواقف التوقف مواقف غير مقننة.
- الاختناقات المرورية.
- نقص في تهيئة الرصيف في بعض الطرق.
- تدهور أجزاء من الطريق مما يسبب عرقلة في السير.
- توقيف السيارات على جوانب الطريق على طول اليوم ما قلص من القيمة الاستيعابية للمسار خاصة عند المفترقات معبدة

4- مفترقات الطرق:

تلعب دورا هاما في تنظيم الحركة والمرور وتعتبر مكان التقاء وتقاطع الحركة الميكانيكية بين مختلف طرقات

الحي. حيث يوجد مفترق واحد بالحي هو مفترق الطرق بن الطي باعتبارها قلب المدينة.

صورة رقم (15): تمثل مفترق الطرق بن الطي



المصدر: من اعداد الطالب 2021

### خلاصة الفصل:

من خلال الدراسة السكنية والسكانية والدراسة التحليلية للجانب العمراني والمعماري لحي وعوac المدني أمكننا

استخلاص ما يلي:

- تختلف القطاعات نسبيا في عدد السكان والمسكن على مدى أهميتها داخل الحي.
- يتميز مجال الدراسة بتركيبية عمرانية منسجمة ومتناسقة
- كثافة سكانية وسكنية مرتفعة بمجال الدراسة مقارنة بمدينة المسيلة.
- يحظى حي وعوac المدني بوجود تركيز كبير للخدمات التي يتعدى نفوذها مجال الدراسة.
- وفرت مختلف الخدمات به جعلت منه منطقة استقطاب وظيفي.
- تحول وظيفة عدة سكنات من الوظيفة السكنية إلى الخدمات، المهن الحرة أو التجارة.
- مجال الدراسة يشهد حيوية كبيرة حيث يعتبر مكان تلاقي معظم شرائح المجتمع، وذلك لاكتساب الحي لوظيفتين أساسيتين تجارية وسكنية بالإضافة إلى توفر مختلف التجهيزات والشبكات، الساحات، العناصر المهيكلة للمجال.

الفصل الرابع:

الخلاصة العامة

تمهيد:

على الرغم من المؤهلات المميزة التي يتمتع بها وسط مدينة المسيلة الا ان نظام الحركة والمرور يعرف جملة من النقاط السوداء و كذا اختلالات هامة بالنسبة لنظام النقل، يضاف الى ذلك إشكالية عمرانية خاصة بوسط المدينة ، وفي هذا الصدد يتعين على كل مقاربة تهدف الى تصحيح الأوضاع او الحد من درجة هذه الاختلالات مراعاة جملة من الاعتبارات مرتبطة بالأساس بفهم خصوصية مجال الدراسة حي وعوac المدني ومتدرجة في أدوات تطبيقها ،لان نظام النقل والمرور في الحقيقة لا يرتبط فقط بجملة من الخصائص التقنية و التخطيطية ، انما عمق من ذلك بكثير فهو نمط حياة وتعبير عن العديد من القيم و المعاملات التجارية التي تعكس ثقافة أي مجتمع.

سنحاول في هذا الفصل الاجابة على اهم الانشغالات التي من شأنها تقليل حدة النقائص،ولكن خلاصة افكارنا لنتترجم بمخططات موضعية بقدر ما ستسعى الى تحديد مبادئ عامة لتنظيم النقل.

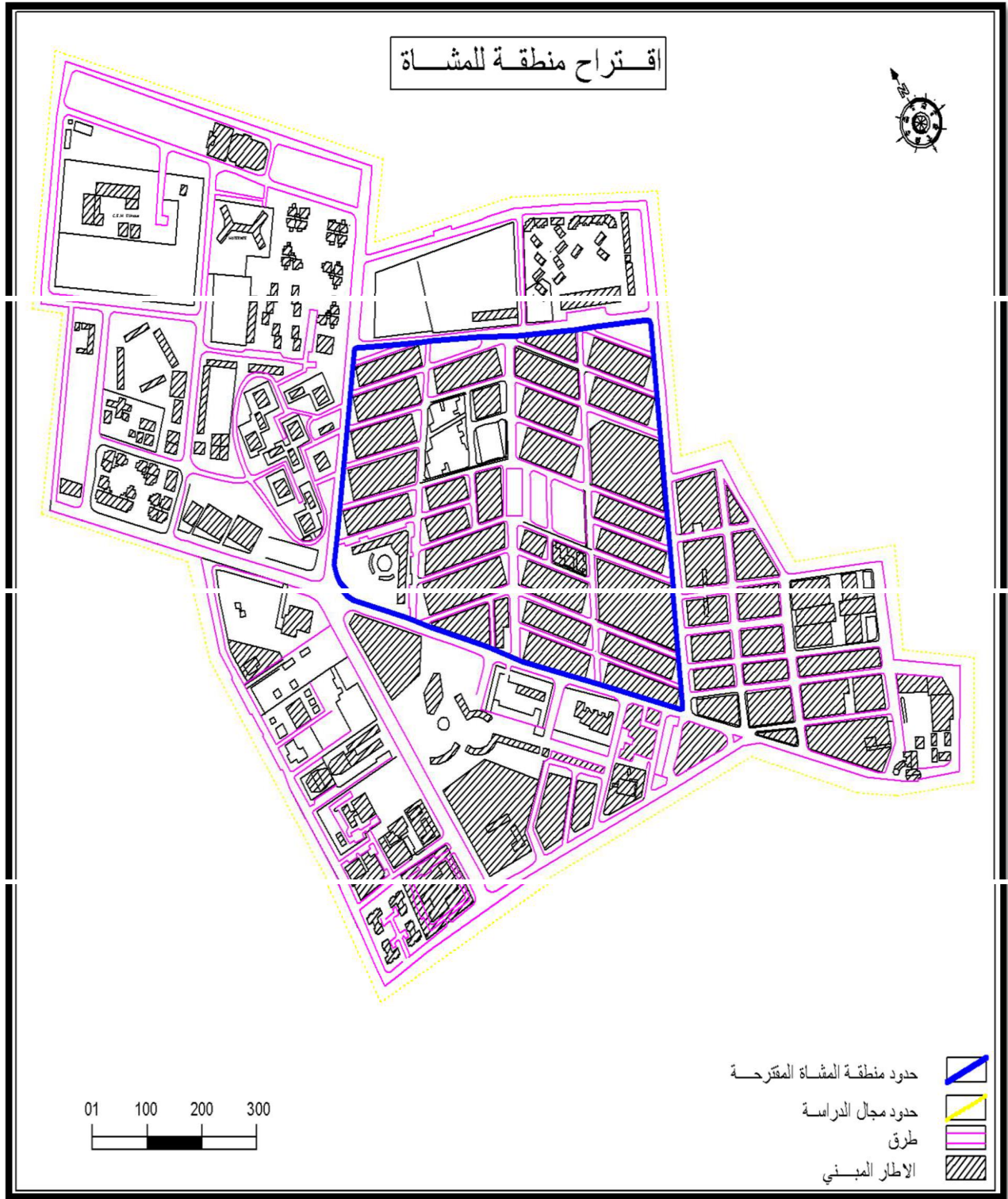
1- الاقتراحات:

2- تفعيل حركة المشاة:

انطلاقا من الخصائص المميزة لمجال الدراسة المتمثلة في انبساط الموضع، نستطيع القول أن حي وعوac المدني هو وسط مغري بالنسبة لحركة الراجلين حيث يتسم الموضع بالانبساط مما يجعله غير مجهد للراجلين بالنسبة لمختلف الفئات العمرية، كما يمكن مجابهة التحديات المناخية المتمثلة في ارتفاع درجة الحرارة في الفصل الجاف بتهيئة مناسبة للأرصفة. إن هذا الاقتراح فيا حقيقة هو أهم الاقتراحات التي يجب أن يركز عليها نظام الحركة و المرور ، كونه يبقى دون الآمال والتطلعات على الرغم من خصائصه المتمثلة في الحفاظ على البيئة من جهة والحفاظ على الصحة العمومية للراجلين منجهة أخرى.

1-1-1 اقتراح منطقة المشاة:

نظرا للتداخل بين الحركة الميكانيكية وحركة المشاة اقترحنا تخصيص جزء من حي وعوac المداني وتحديد في منطقة تواجد المحلات التجارية بن طي لمنطقة مشاة فقط لا تدخل لها أي حركة ميكانيكية باستثناء مركبات سكان المنطقة وسيارات الاسعاف والاطفاء ومركبات تفريغ بضائع المحلات التجارية المتواجد في المنطقة في ساعات محددة.



المصدر: PDAU Msila + معالجة الطالب 2021

### 1-1-2 اقتراح تقييد حركة المشاة:

لتنظيم معابر للمشاة عند المفترقات والطرق الاولية يمكن اقتراح سلاسل أو حواجز حديدية على طول

الرصيف من جهة الطريق لمنع عبور المشاة الكيفي وجعله محصورا فقط من خلال المعابر النظامية.

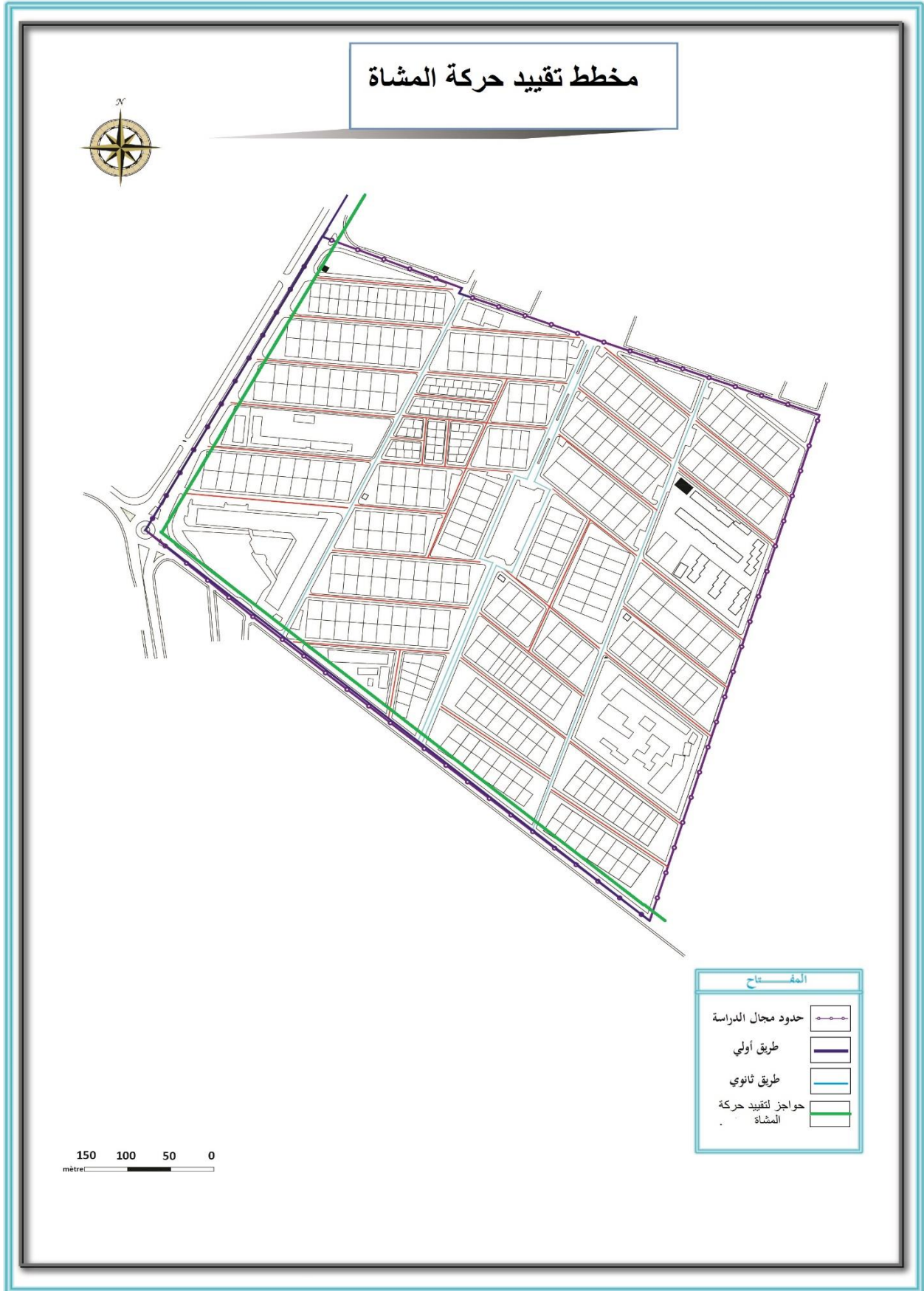
وهو كما مبين في المخطط

- الجنوب: الطريق الوطني رقم 60.
- الغرب: الطريق الوطني رقم 45.



المصدر: من التقاط الطالب 2021

مخطط رقم (15) : اقتراح تقييد حركة المشاة



### 1-1 تحفيز على استخدام الدراجات الهوائية:

بدا الاهتمام بالدراجات الهوائية يأخذ بالازدياد مع تدارك الفوائد الصحية لاستخدام هذا النمط من انماط التنقل بالإضافة لانعكاس ذلك على البيئة من حيث تخفيف تلوث الهواء والضجيج الناتجان عن استعمال وسائل النقل التي تعمل على النفط. وأصبح التعامل مع هذا النمط من قبل المخططين وادارات البلديات في الكثير من مدن العالم واقعا لا يمكن تجاهله ابدا واصبحت العشرات من مدن العالم شرقه وغربه تأخذ بعين الاعتبار من خلال تخصيص حارات مستقلة ومواقف لحركة الدراجات الهوائية وزرع الشواخص المرورية المنظمة لتلك الحركة، مع التشريعات التي تدعم وجود هذا النمط كواقع عملي لا يمكن تجاهله، ففي بلد مثل الولايات المتحدة يتم فيه 9 ملايين تنقل بواسطة الدراجات الهوائية يوميا.

### 1-2-1 اقتراح مواقف للدراجات الهوائية في مركز المدينة:

يجب التشجيع على انشاء مواقف للدراجات الهوائية بالمعايير التصميمية اللازمة، من خلال الترويج لثقافة

التطور الذي سيحصل للمنطقة و التي سيتم تنظيم وقوف الدراجات الهوائية وهذا بمحدذاته سيكون عاملا محفزا

لاستخدام هذا النمط من النقل ، ويجب أن يحقق الموقف المواصفات التالية:

#### - المعايير من أجل جودة مواقف الدراجات:

يجب أن تؤخذ المعايير الثلاثة التالية بعين الاعتبار:

#### ● إمكانية الوصول:

- أن تكون المواقف بميول قليلة أو معدومة.

- لا يوجد عوائق للوصول للموقف.

- إشارات تدل على موقف الدراجات.

#### ● الأمن والأمان :

- محروسة بصندوق من معدن وذو خبيرة مرتفعة.

- مراقبة بشكل منتظم من قبل الأمن.

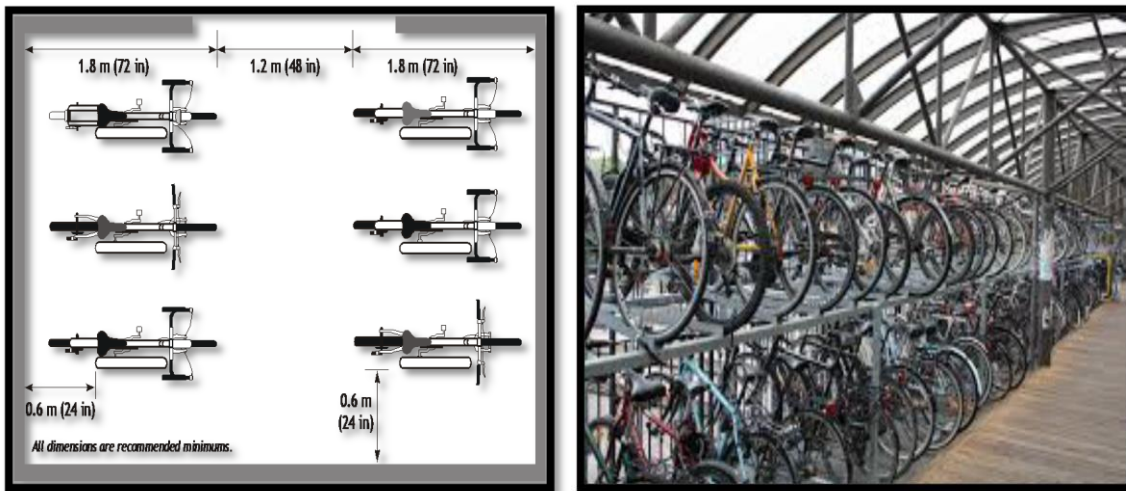
● الملائمة :

- سهولة التوضع والوصول.

- سهولة الاستخدام، وظاهر للعيان.

نقوم بإنجاز مواقف لدراجات الهوائية في المساحة الشاغرة بجانب مشروع متعدد الطوابق المقترح لأنه لا يحتاج مساحة كبيرة

صورة رقم (17): مواقف للدراجات الهوائية



المصدر: من اجتهاد الطالب

## 1-2 اقتراح موقف متعدد الطوابق:

● نقوم بإنجاز مشروع متعدد الطوابق في المساحة الشاغرة المحددة ب:

- شمالا الطريق الوطني رقم (60).

- جنوبا قاعة سينما الأفراح.

- شرقا فرقة الدرك الوطني.

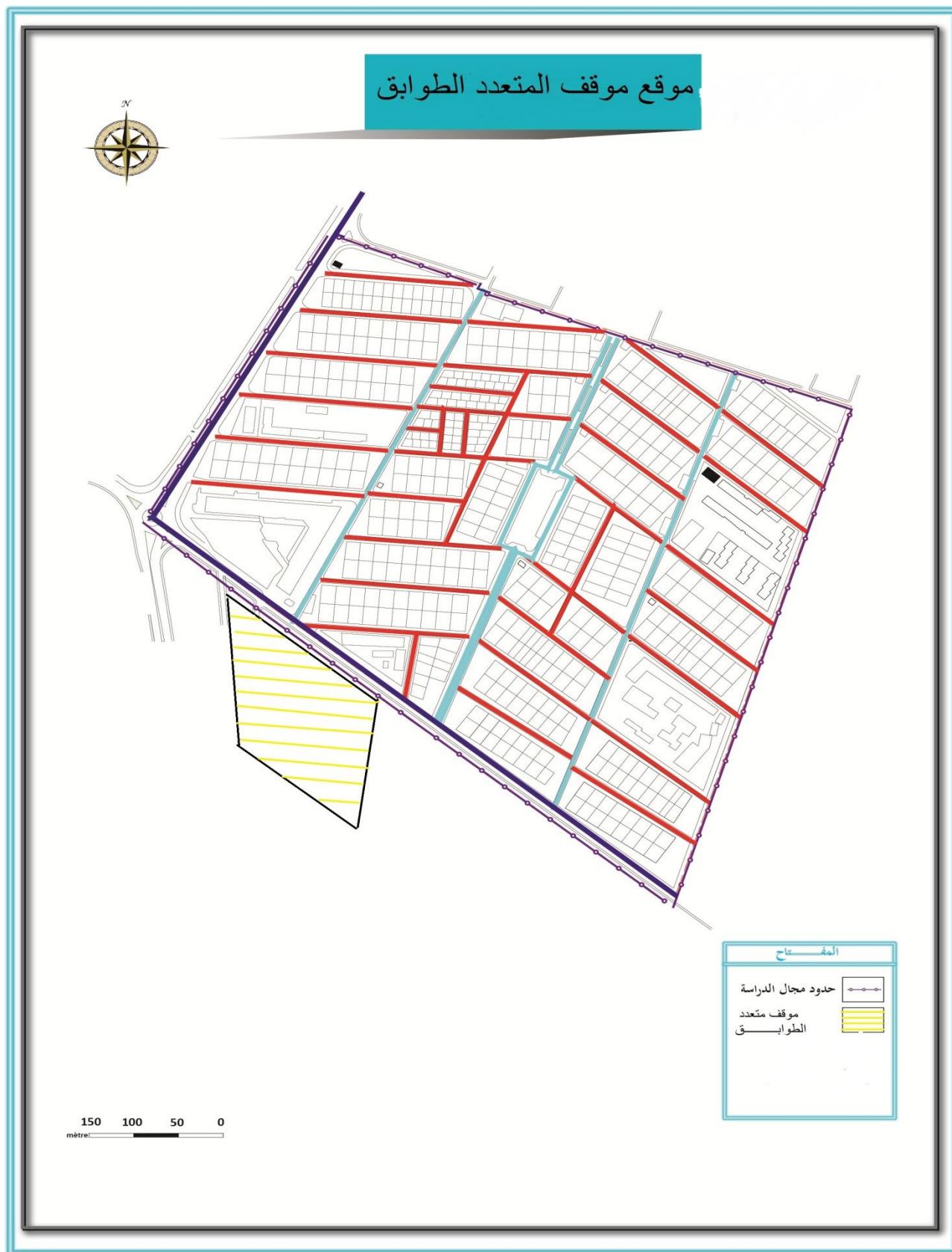
- غربا فندق القصب.

● المساحة المستعملة للمشروع هي: 5441م<sup>2</sup>.

● عدد الطوابق: R+2.

● عدد أماكن التوقف: 498 موقف

مخطط رقم ( 16 ) : موقع موقف متعدد الطوابق



صورة رقم (18): موقف متعدد الطوابق



المصدر: من اجتهاد الطالب

صورة رقم (19-20): موقف متعدد الطوابق (النظام الدوار لوقوف السيارات)



المصدر: من اجتهاد الطالب

### 3- التوصيات:

- بهدف تحقيق انسيابية وسهولة الحركة والتنقل في حي وعواصم المدني والقضاء على الازدحام المروري قمنا بوضع مجموعة من المقترحات والتوصيات التالية:
- ❖ تنظيم أماكن توقف مختلف المركبات وخلق أماكن للتوقف حسب المعايير.
- ❖ اقتراح إنشاء مواقف خاصة بكل تجهيز وذلك استنادا للمعايير.
- ❖ فرض سياسة الردع للمتوقفين على جانبي الطريق.
- ❖ إدراج عملية تطور العمران التجاري ضمن أدوات التهيئة والتعمير بمناطق التوسع الحضري للمدينة لاسيما في مناطق التوسع الجديدة.
- ❖ اقتراح ممرات ومواقف لذوي الاحتياجات الخاصة.
- ❖ الاستغلال الجيد للمواقف وتفعيل دور المصالح المعنية.
- ❖ تفعيل السلطات المعنية والشرطة لتنظيم الحركة.
- ❖ احترام الإشارات التي تمنع التوقف.
- ❖ الاهتمام بدراسة وتصميم مواقف النقل العام كي يتناسب مع عدد الحافلات عند التقائها في نفس الموقف.
- ❖ صيانة الطرق والأرصفة.
- ❖ إنشاء مواقف للسيارات داخل المدينة للقضاء على التوقف العشوائي على جانب الطريق.
- ❖ القضاء على عملية الاستحواذ على الأرض، الأرصفة وعلو المرافق التجارية، حتى لا تؤثر على الاستخدامات الحضرية المجاورة .
- ❖ التصميم الجديد للطرق المستقبلية للمدينة كي يتناسب وتطورها الحاصل.
- ❖ استخدام وسائل التكنولوجيا الحديثة على الطرق لإعطاء معلومات عن الحركة المرورية في المدينة .
- ❖ تطبيق القانون المرور على الأشخاص المتسببين في حدوث الازدحامات والاختناقات المرورية.

الخاتمة:

ان ارتفاع نقص المواقف وانتشار التوقفات العشوائية وخاصة على مستوى مركز المدينة أمسى ظاهرة محيرة، حيث بدأت تظهر بشكل ملفت للانتباه وهذا ما جعلها ظاهرة جديدة بالدراسة، لذا قمنا بدراسة تحليلية شاملة للمواقف بمركز مدينة حمام الضلعة والتي تناولت اهمال تنظيم فضاءات التوقف ومن كل هذا استنتجنا ان كل هذه المشاكل سببها اللاتنظيم لدى السلطات المعنية وعدم المسؤولية عند المخططين وحتى المستخدمين بالإضافة الى سوء التسيير. لقد بات التعمير التجاري محط اهتمام للعديد من الباحثين، الاجتماعيين والسياسيين خاصة نحن مسيرو المدينة نظرا لتأثيرها الكبير على جميع أحياء الوطن بالحركة التنقلية، ولهذا نجد أن هؤلاء الباحثين يحاولون فهم السبب الذي جعل الأحياء تكتسب الطابع التجاري وخاصة مراكز المدن ما يدعى بالمركزية التجارية خاصة أن معظمهم لم تكن محط اكتساب هذه الظاهرة، أي لم تكن مهياة مسبقا لاكتسابها.

انطلاقا من هنا وبنظرة مسير وتحت عنوان " تأثير النقل على التركز التجاري- دراسة حالة حي وعوac المديني- المسيلة"، نهدف إلى توضيح أن مركز المدينة سبب في اكتساب الطابع التجاري من جهة، وأثر اكتساب الطابع التجاري بوسيلة النقل من جهة أخرى، وكذا الاطلاع على القوانين التي تسيير هذا النوع من التعمير.

ولبلوغ هذا الهدف انطلقنا من الواقع المعاش واتبعنا في ذلك منهجية واضحة وقد أخذنا كمثال حي وعوac المديني كونه يمثل مركز المدينة، وأيضا يعتبر حي تجاري يجب ان تسهل فيه حركة النقل.

# المراجع والمصادر

## المراجع

### الكتب الرسائل و المذكرات ::

- ❖ ابن منظور: لسان العرب المحيط، مح، 3 بيروت لبنان.
- ❖ السيد عبد العاطي السيد : علم الاجتماع الحضري ، ج 2 دار المعرفة الجامعية-2000.
- ❖ زين العابدين علي: مبادئ تخطيط النقل الحضري ، ط1 دار صفاء للنشر-2000.
- ❖ حمادة فريد منصور: مقدمة في اقتصاديات النقل ،مركز الإسكندرية للكتاب ،الإسكندرية - 1998.
- ❖ عثمان محمد غنيم :التخطيط :أسس و مبادئ عامة ،دار صفاء للنشر والتوزيع ،عمان -1999.
- ❖ صلاح الدين علي الشامي :النقل دراسة جغرافية ،منشأة المعارف بالإسكندرية -1976.
- ❖ محمد سيد نصر: جغرافيا النقل، الطبعة الثالثة، مكتبة النهضة المصرية-1959 .
- ❖ خلف الله بوجمعة ، العمران و المدينة ، دار الهدى ، عين مليلة ، الجزائر ، 2005
- ❖ الجريدة الرسمية قانون 29/90 بتاريخ 1990/12/01 ، أدوات التهيئة و التعمير.
- ❖ رشيد زرواتي . منهجية البحث العلمي في العلوم الإنسانية . دار الكتاب الحديث ، الجزائر ، 2004.
- ❖ نور الدين عنون ، دور البنية التجارية في تنظيم المجالات الحضرية -حالة مدينة باتنة ، رسالة لنيل شهادة دكتوراه علوم في التهيئة العمرانية، تحت إشراف الأستاذ الدكتور لكحل هبد الوهاب جامعة قسنطينة ، 2012.
- ❖ بن خالد الحاج:دراسة اضطرابات سوق العقار والعوامل المتحكمة فيه (حالة مدينة المسيلة) -مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير-معهد تسيير التقنيات الحضرية بالمسيلة.
- ❖ مكيدش مفتاح وزملاءه: إشكالية توازن المجال الحضري، مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة في تسيير المدن، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة محمد بوضياف بالمسيلة، دفعة جوان 2005.

### المجلات و المؤتمرات و الدلائل:

- ❖ الشركة العالمية لسنغفورة "حلول المشكلات الحضرية" - مجلة.
- ❖ "دخل لعمل مساحة في الطريق " م/ دفع الله حمدان هجو . 2007.
- ❖ تقنيات الطرق - المؤسسة العامة للتعليم الفني و التدريب المهني - تخصص تقنية مدنية.

- ❖ تقرير تنفيذ مشروع "تحسين السلامة المرورية على الصعيد العالمي." "
- ❖ دليل تصميم الأرصفة و الجزر بالطرق و الشوارع " الطبعة الأولى 1426 هـ . الرياض – السعودية.

## المصالح الإدارية:

- ❖ مديرية الأشغال العمومية.
- ❖ مديرية النقل.
- ❖ المصالح التقنية للبلدية.
- ❖ مركز الدراسات والانجاز العمراني ( بسطيف وحدة المسيلة).
- ❖ المركز الوطني للسجل التجاري.
- ❖ مديرية التخطيط و تهيئة الإقليم (D.P.A.T) مسيلة 2008 .
- ❖ مديرية التجارة.

## المواقع الالكترونية:

❖ موقع الموسوعة الحرة الإلكتروني. <http://www.wikipedaia.org>:

❖ موقع الموسوعة الحرة الإلكتروني <http://www.google.com> :

❖ Google earth

## المخططات:

❖ المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير للمسيلة 2005