

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة محمد بوضياف - المسيلة

الميدان :الهندسة المعمارية ،عمران ومهن المدينة

فرع : تسيير التقنيات الحضرية

تخصص : المدينة والنقل الحضري



معهد تسيير التقنيات الحضرية

قسم تسيير المدينة

رقم :

مذكر مقدمة لنيل شهادة الماستر أكاديمي

إعداد الطالبة: طلحاوي أم هاني

تحت عنوان

دراسة النقل الحضري الجماعي

مدينة تميمون

لجنة المناقشة :

صوشي سليمة

قرميط علي

عثماني عبد الرحمان

رئيسا

مشرفا ومقررا

مناقشا

جامعة المسيلة

جامعة المسيلة

جامعة المسيلة

السنة الجامعية :2016/2017

تشكرات

بسم الله الرحمن الرحيم قال تعالى: {وَإِذ تَأَذَّنَ رَبُّكُمْ لَئِن شَكَرْتُمْ لَأَزِيدَنَّكُمْ}

سورة إبراهيم. { الآية 09 }

قال صلى الله عليه وسلم: ((لا يَشْكُرُ اللهُ مَنْ لا يَشْكُرُ النَّاسَ)) حديث شريف.

ارفع قلمي واكتب اسمي عباراتي لأعبر عن مدى شكري
وامتناني لمن كان لي سندا في مذكري ومرجعا يسهل لي
الصعاب و يمهّد لي الطريق الى الاستاذ الفاضل الذي لم يبخل

علي و لو بالقليل مؤطري **قرميّط علي**

واتقدم بجزيل الشكر الى كل أساتذة معهد تسيير التقنيات
الحضرية بدون استثناء الذين لولاهم لما كتبنا هذا.
و شكرا لمؤسسة النقل الحضري لمدينة ادرار ووكالة النقل
بتيميمون التي ساعدتني كثيرا في بحثي هذا كما لا انسى الأخ
بوزيان والاخ محمد توفيق والاخ خالد والاخ سليمان ورضوان

جزاهم الله الف خيرا

شكرا لكل من ساهم في هذه المذكرة ولو بالقليل بكلمة او

ابتنسامة او اي شيء جميل شكرا لكم فردا فردا فلا نستطيع

ذكرهم كلهم، فالورقة لا تسعهم ولكن قلبي يسعهم جميعا.

شكرا لكل الاصدقاء

كل طلاب دفعة 2017

ام هاني دفعة

2017

الاهـداء

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ وَالصَّلَاةِ وَالسَّلَامِ عَلٰی اَشْرَفِ الْمُرْسَلِیْنَ : قَالَ تَعَالٰی : "وَقُلْ اَعْمَلُوا فِی سَبِیْلِ اللّٰهِ
عَمَلَكُمْ وَرَسُولِهِ وَالْمُؤْمِنُوْنَ .

سمعت القرآن يسري يهز النفس فسبحان من اسرى

الهي لا يطيب الليل الا بذكرك ... ولا تطيب اللحظات الا بشكرك ولا تطيب الاخرة الا بعفوك ولا

تطيب الجنة الا برويتك

فالشكر والحمد لك يا الهي لإتمام هذا العمل المتواضع بعونك وارجوا ان يكون خالصا لوجهك الكريم
اليك يا من بلغت الرسالة واديت الامانة يا من اثنت بالشهادتين يا من نورت الدنيا
بحضورك وتلالا الكون بك يا من نعتز بشرفه بالصلاة عليه محمد المختار عليه الصلاة
والسلام.

اهدي هذا العمل المتواضع ثمرة جهدي الى من قال فيهم الله تعالى: "وقضى ربك الا تعبدوا الا اياه
وبالوالدين احسانا".

الى التي حملتني وهنا على وهن ونقشت اسمها في قلبي الى منبع المحبة والحنان الى التي عجز
اللسان عن وصفها الى اجمل امرأة في هذا الكون والتي قبلت منها تساوي الدنيا وما فيها امي الغالية
ميمونة.....كم احبك

الى قرة عيني وفخر العائلة الى من علمني العطاء بدون انتظار وعلمني الحب بدون مقابل الى الذي
جعل من دمعه وشقائه فرحة لي وكان لي السند والوقار ابي الغالي الحاج احمد اظال الله
في عمره وحفظه

الى من كانوا لي قناديل اناروا لي حياتي ودافعي الى البهجة والسرور اخواتي: " عبد القادر, مسعودة

, زهرة, عثمان, حليمة, زينب, صليحة, عبد الواحد, عبد الرحمن, ابو هريرة "

الى لآلى البيت وفرحتها " اسراء فاطمة الزهراء , ورهام سلسبيل, عماد الدين "

والى كل من يحمل عائلة : " طلحاوي ومادي "

الحياة سفينة رست على شاطئ المستحيل اجمل ما فيها اللقاء واصعب ما فيها الفراق

الى كل صديقاتي في الابتدائية والمتوسطة والثانوية والى من تقاسمتوا معهم حلو ومر هذه الجامعة

وكانوا اخوتي انار الله دريهم " سمية, زينب ,ناديا ,امال,هناء, كلتوم ,صباح , نوال ,هدى ,حليمة

,نجاة , امينة ,زينب , فتيحة , خولة تهاني , فاطمة , سارة , نورة.

و الى كل من ساعدني في انجاز هذه المذكرة " والى كل لم نذكر اسمه في هذه المذكرة ليس نسيانا

وانما الصفحة لا تسعكم ولكن قلبي يسعكم جميعا وان لم يسعكم قلبي فعيوني كلها لكم "

اني رفعة 2017



الملخص :

يعد النقل من القضايا الأساسية في تخطيط المدينة وتؤثر بدورها على بنية المدينة , وعلى تطورها وتمييزها فانه من الضروري جدا دراسة حركة النقل في المدينة على أساس انه جزء حيوي من الحياة اليومية للناس , اذ يوفر الحركة والتنقل بين مختلف أجزاء المدينة الموجودة في المحيط الحضري , وهذا ما دفع الى الاهتمام اكثر بهذا القطاع .

فمن خلال موضوع دراستنا دراسة النقل الحضري الجماعي , هدفنا الى ابراز أهمية النقل الحضري في المدينة , ومدى تنظيم شبكة النقل الحضري الجماعي , من اجل ضمان خدمة جيدة تغطي على كافة مناطق المدينة وتلائم مع تطورات حجم الكثافة السكانية , والتخفيف من الازدحام المروري لطرقها , من خلال الاخذ بعين الاعتبار مسارات الحركة داخل المدينة , ان التوزيع العشوائي للاستعمالات وعدم التخطيط للمناطق التي يصلها النقل الحضري الجماعي , وهذا ما جعلنا نفكر في الزامية المخططين والمسؤولين في هذا المجال الى تنظيم شبكة النقل الجماعي الحالية لما لها من مشاكل تتخبط فيها من حيث إيصال هذه الخدمة الى جميع الاحياء وتقليل الضغط على المحاور الأخرى للحركة التي تتواجد فيها معظم خطوط النقل ومحاولة توزيعها توزيعا جيدا .

ومن هنا فان دراسة حركة النقل والمرور , لا بد ان تكون على مستوى المدينة ولا بد ان تكون على أساس توزيع استعمالات الأراضي ليس فقط في وسط المدينة او على مستوى المحاور المهيكلة بل في المدينة بأكملها .

الكلمات المفتاحية :

النقل الحضري الجماعي - خطوط النقل - شبكة النقل الحضري الجماعي - حافلات النقل.

فهرس المحتويات

I.....	الإهداء
III.....	شكر وعرفان
IV.....	الملخص
X.....	فهرس المحتويات
XVI.....	فهرس الجداول
XVII.....	فهرس الأشكال
XVII.....	فهرس الخرائط
XVIII.....	فهرس المخططات
XVIII.....	فهرس الصور
XIX.....	فهرس الرسيمات

مقدمة عامة

1.....	مقدمة
4.....	1-الإشكالية
5.....	2-الفرضية
5.....	3- الأهداف الدراسة
6.....	4- أسباب اختيار الموضوع
6.....	5-أسباب اختيارمنطقة الدراسة
6.....	6-منهجية البحث والادوات المستعملة
6.....	6_1- المراجع العلمية والوثائق البيانية

- 7-2-الملاحظة الميدانية 7
- 7-3-المقابلة 7
- 7-4-المخططات 7
- 7-5-الصور الفوتوغرافية والجوية 7
- 7-7-الأدوات المستعملة 7
- 8-8-هيكلية المذكرة 8

الفصل الأول: السند النظري

- 10..... تمهيد
- 11-1-المدينة..... 11
- 11-1-1- تعريف المدينة 11
- 11-2-1- مفهوم المدينة 11
- 12-2- مفهوم النقل 12
- 12-2-1- تاريخ النقل 12
- 13-2-2- انواع النقل 13
- 14-2-3- النقل الحضري 14
- 15-2-4- تعريف النقل الحضري الجماعي للمسافرين..... 15
- 15-2-5- النقل الحضري الجماعي 15
- 16-2-6-الاهداف التي يرمي الى تحقيقها نظام النقل الجماعي 16
- 17-3-التنقل 17
- 17-3-1- التنقلات الحضرية..... 17

- 4- شبكة النقل الحضري الجماعي 18
- 4-1- مفهوم شبكة النقل الحضري الجماعي, 18
- 4-2- مكونات شبكة النقل الحضري الجماعي 19
- 4-2-1- المنشآت الطرقية 19
- 4-2-1-1- ترتيب الخطوط 19
- 4-2-1-2- رؤوس الخطوط 21
- 4-2-2- وسائل النقل 21
- 4-3- الشروط الواجب توفرها في الحافلة 22
- 5- المجال الحضري 23
- 5-1- تعريف المجال الحضري 23
- 5-2- علاقة النقل الحضري بالمجال الحضري 23
- خلاصة الفصل 25

الفصل الثاني : الدراسة التحليلية للمدينة

- تمهيد 27
- 1- تقديم مدينة تميمون 27
- 1-1- لمحة تاريخية لمدينة تميمون 27
- 2- موقع مدينة تميمون 27
- 2-1- الموقع الجغرافي للمدينة 27
- 2-2- الموقع الاداري للمدينة 28

30	3- الدراسة الطبيعية
30	3-1- التضاريس
31	3-2- المناخ
33	3-3- طبوغرافية المدينة
33	4- الدراسة السوسيو اقتصادية
33	4-1- الدراسة السكانية للمدينة
35	4-1-1- التركيب النوعي والعمري لسكان مدينة تميمون
36	4-2- الدراسة الاقتصادية
37	4-2-1- التركيبة الاقتصادية للسكان
38	4-2-2- توزيع المشتغلين حسب القطاعات
40	5- الدراسة العمرانية
40	5-1- مراحل توسع مدينة تميمون
42	5-2- الخطة العمرانية لمدينة تميمون
43	5-3- الاطار المبني
43	5-3-1- الدراسة السكنية
44	5-3-1-1- التجهيزات
47	5-3-2- دراسة الإطار الغير المبني
47	5-3-2-1- الهياكل القاعدية
50	الخلاصة

الفصل الثالث : دراسة النقل الحضري الجماعي

- تمهيد 52
- 1- الوكالة العمومية للنقل الحضري لمدينة تيميمون 52
- 2-تنظيم المؤسسة 54
- 1-2- عرض الخدمة المقدمة من طرف المؤسسة 54
- 3- شبكة خطوط النقل الحضري بمدينة تيميمون 56
- 1-3-خطوط النقل التي تشرف عليها وكالة النقل بتيميمون 56
- 4- تحليل شبكة النقل الحضري الجماعي 58
- 1-4- تحليل الخط رقم 01 : (بنك التنمية - المحطة البرية) 58
- 2-4- تحليل الخط رقم 02 : (بنك التنمية - حي المصالحة) 62
- 3-4 . تحليل الخط رقم 03 : (بنك التنمية - المركب الرياضي) 65
- 70..... خلاصة الفصل
- 71..... تحليل الفرضية

التوصيات والاقتراحات

- 1-الاقتراحات 73
- 1-1- اقتراح مسار لخط الذهاب 01 73
- 2-1- اقتراح مسار للخط 02 إياب 74
- 3-1- اقتراح محطة نهائية لتوقف الحافلات 76
- 1_14 اقتراحات على مستوى المواقع 76

78..... 2- التوصيات

79..... الخاتمة العامة

82..... قائمة المراجع

فهرس الجداول

الصفحة	عنوان الجدول	رقم الشكل
32	متوسط درجة الحرارة والرياح لمدينة تميمون وضواحيها للفترة (2004-2008)	01
33	التطور السكاني لمدينة تميمون (1966-2008)	02
35	التنوع النوعي والعمري لسكان بلدية تميمون (2008)	03
37	التركيبية الاقتصادية للسكان من (1977-2008)	04
39	توزيع عدد المشتغلين حسب القطاعات (1966-2008)	05
43	تطور الحضيرة السكنية ومعدل شغل المسكن لمدينة تميمون	06
45	توزيع التلاميذ حسب الاطوار الدراسية ومعدل شغل القسم	07
53	بطاقة تقنية للوكالة العمومية للنقل الحضري	08
56	خطوط النقل التي يشرف عليها وكالة النقل بتميمون	09
57	الخطوط المستغلة فعليا من طرف القطاع العام	10
61	خصائص الخط رقم 01	11
64	خصائص الخط رقم 02	12
66	خصائص الخط رقم 03	13
74	خصائص الخط رقم 01 ذهابا	14
75	خصائص الخط 02 إياب	15

فهرس الاشكال

الصفحة	عنوان الشكل	رقم الشكل
08	هيكلة المذكرة	01
18	يمثل اهم التنقلات الحضرية داخل المدينة	02
20	رسم توضيحي لترتيب الخطوط حسب تخطيط المسالك	03
32	منحنى بياني لمتوسط الحرارة والرياح لمدينة تيميمون وضواحيها (2004-2008)	04
34	منحنى بياني يمثل التطور السكاني لمدينة تيميمون من (1966 - 2008)	05
36	منحنى بياني الفئات العمرية الاساسية حسب الجنس لسنة (2008)	06
38	منحنى بياني الفئات العاملة وغير العاملة للمدينة حسب 2008	07
40	منحنى بياني يمثل توزيع المشتغلين حسب القطاعات 2008	08

فهرس الخرائط

الصفحة	عنوان الخريطة	رقم الشكل
29	موقع البلدية من الوطن الجزائري	01
30	موقع بلدية تيميمون من الولاية	02
30	موقع مدينة تيميمون	03

فهرس المخططات

الصفحة	عنوان المخطط	رقم الشكل
42	المراحل التاريخية لمدينة تميمون واتجاه التوسع	01
47	يوضح التجهيزات داخل المدينة	02
49	يوضح شبكة الطرقات بالمدينة	03

فهرس الصور

الصفحة	عنوان الصورة	رقم الشكل
41	المرحلة الأولى	01
41	المرحلة الثانية	02
41	المرحلة الثالثة	03
43	الخطة العمرانية لمدينة تميمون	04
54	موقع وكالة النقل الحضري	05
55	توضح نوع الحافلات	06
55	توضح المقاعد	07
67	خطوط النقل الحضري الجماعي	08
68	اهم التجهيزات بالنسبة الى شبكة النقل	09
69	توضح غياب إشارات المواقع	10
69	توضح استغلال مواقف حافلات	11
76	المحطة المقترحة	12
77	لوحة اشارة نقاط التوقف	13
77	اماكن التوقف	14

فهرس الرسيمسات

الصفحة	عنوان الرسيمسة	رقم الشكل
59	مسار الخط 01 ذهاب	01
60	مسار الخط 01 إياب	02
61	مسار الخط 01 ذهاب وإياب	03
63	مسار الخط 02 ذهاب	04
63	مسار الخط 02 إياب	05
64	مسار الخط 02 ذهاب وإياب	06
65	مسار الخط 03 ذهاب وإياب	07
73	مسار خط الذهاب 01	08
75	مسار الخط 02 إياب	09

المقدمة العامة

المدخل العام

1. الإشكالية
2. الفرضيات
3. الأهداف
4. أسباب اختيار الموضوع
5. أسباب اختيار المدينة
6. المنهجية المتبعة
7. الأدوات المستعملة
8. هيكلية المذكرة

تعود حاجة الانسان الى النقل منذ فجر التاريخ , وارتبط موضوعه بالحركة الدائمة للإنسان حيث كان ينتقل من مكان لآخر بحثا عن ضرورات الحياة , وشكلت أولى رحلات الانسان المنتظمة بين مسكنه والمكان الذي كان يجلب منه الطعام والشراب وذلك على اختلاف الاماكن التي كانت فيها بدايات التجمعات الانسانية والمستوطنات البشرية .

ولقد ادى التطور الحضاري والعمراني الذي مرت به مدن العالم عموما على مر السنين ومنها الدول العربية الى وجود الكثير من المشاكل الحضرية ومنها مشكلات الحركة المرورية المتمثلة في الازدحام والاختناقات المرورية والتلوث الهوائي, ومن خلال هذا ظهرت الحاجة الى وجود الكثير من النظم والوسائل المسيرة لأمر الحياة داخل هذه المدن, ومن بينها نظم النقل والمواصلات التي تعتبر من اسباب الاستقرار الحضري , ويعتبر قطاع النقل من القطاعات الهامة في مختلف المجالات الاقتصادية, اجتماعية ,عمرانية .

فعلى المستوى الاقتصادي يكون عنصر النقل الوسيلة اللازمة لربط عناصر ومناطق الانتاج فيما بينها,من خلال نقل الافراد والبضائع والسلع .

ومن الناحية الاجتماعية تعتبر الرابط الاجتماعي فيما بين الافراد في المجتمع , وخاصة مع الامتداد العمراني الكبير للمدن العربية وغيرها, الذي ادى الى البعد بين افراد المجتمع لمسافات طويلة لا يمكن الوصول اليها بالسير على الاقدام .

اما على المستوى الحضري والعمراني, فتعتبر شبكة الطرق والمواصلات في المدينة بمثابة الشرايين التي بموجبها تتغذى بها كافة مناطق وقطاعات المدينة للنهوض بكافة الوظائف التي تؤديها المدينة عموما .

ونظرا لأهمية النقل الحضري الجماعي الذي يعتبر وسيلة حيوية في التنقل اليومي داخل المحيط الحضري ,سعت السلطات العمومية الى سن قوانين تتضمن النقل البري وتنظيمه ,من بينها:

(قانون رقم 01-13)المؤرخ في 2001,بحيث تنص المادة 03 منه على (ان تساهم منظومة النقل البري في

تجسيد سياسة التهينة العمرانية والتنمية الاقتصادية والاجتماعية وحماية التراب الوطني وحماية البيئة و المحافظة

عليه¹),ولكن رغم ذلك نوعية الخدمة لم تصل الى المستوى المتوقع .

فمدينة تيميمون من المدن التي عرفت نموا سكانيا وعمرانيا كبيرين ,فبذلك تعددت الانشطة مما ادى الى

ظهور عدة مشاكل متعلقة بالنقل الحضري الجماعي :كنقص التغطية وطول مدة الرحلة اضافة الى وجود

بعض العجز في تلبية احتياجات السكان .

وفقا لهذا التقديم جاء بحثنا هذا ,والذي سنتناول فيه النقل الحضري الجماعي في مدينة تيميمون باعتبارها

من المدن التي اصبحت تعاني من مشاكل في هذا النوع من النقل .

¹ - الجريدة الرسمية الجزائرية , قانون رقم 13/01 يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه , الجزائر 2001,عدد44, ص5.

1- الإشكالية:

يعرف النقل بأنه نظام حركة الناس والسلع والمرافق والوسائل اللازمة للقيام بذلك, ويعتبر تنقل الأشخاص داخل المدينة من أهم التنقلات فهو يعرف على أنه خدمة تقوم بالربط بين مختلف نقاط التجمع الحضري, والتي تخص تنقل الأفراد وفقا لخطة تغطي الاحتياجات وتحقق التكامل والانسجام وبشكل وثيق داخل المجال الحضري .

ويعتبر النقل الحضري الجماعي أحد وسائل تنقل الأفراد داخل المدينة, فهو يهدف إلى إعطاءها ديناميكية للحياة, حيث يضمن تنقل عدد كبير من الأشخاص ويزيل الصعوبات التي يتعرضون لها عند التنقل إلى مناطق الخدمة والنشاط. كما أنه يلعب دورا أساسيا في تسهيل التبادلات بين مختلف القطاعات الحضرية للمدينة, حيث يفرض تباين التوزيع المكاني للنشاطات والخدمات على السكان تنقلات شاقة في بعض الأحيان.

مدينة تيميمون هي أحد المدن الواقعة في الجهة الشمالية لولاية أدرار, عرفت نمو وتطور على المستوى الاقتصادي والاجتماعي حيث تعيش تحولات سريعة في شتى المجالات أبرزها نمو المجتمع وتطوره, حيث عرفت نمو سكاني ففي 1966 كان 4854 نسمة ليصل سنة 1977 إلى 7585 نسمة, وفي سنة 1987 بلغ 12812 نسمة ويعود سبب الارتفاع إلى استقرار سكان المنطقة واستمر هذا النمو ليبلغ 17132 نسمة سنة 1998, ويعود ذلك إلى تحسين المستوى الصحي للسكان وتوفير معظم الخدمات الإدارية والتعليمية ونزوح العائلات من البلديات المجاورة, وفي سنة 2008 وصل عدد السكان إلى 20615 نسمة وذلك ما أدى إلى ظهور مشاريع تنموية من أجل تلبية متطلبات حاجيات السكان. وجاءت دراستنا تخص النقل الحضري الجماعي بمدينة تيميمون .

وقد ظهر النقل الحضري الجماعي في مدينة تيميمون في الآونة الاخيرة في 01/01/2016 ويعود ذلك إلى نمو وتوسع المدينة, وهذا ما جعلها بحاجة الى هذا النوع من النقل لربط اجزاء المدينة ببعضها البعض ,ويتميز هذا النقل في مدينة تيميمون بوجود 5 حافلات اربعة سارية المفعول وواحدة احتياطية وبمسار يبلغ طوله 8 كم وبزمن رحلة تقدر بساعة, مما ادى الى ظهور مشاكل على مستوى هذا النقل من بينها: طول زمن الرحلة والعدد غير الكافي للمركبات المستعملة والغياب التام للمواقف المهيئة والمخصصة لها مما جعل سكان المنطقة لا يعتمدون بشكل كبير على استعمال مركبات النقل الجماعي رغم الحاجة لها .

وبعد التعرف على اهم المشاكل المتعلقة بالنقل الحضري الجماعي بمدينة تيميمون ارتأينا الى طرح الاشكالية التالية :

❖ ما هو واقع خدمات النقل الحضري الجماعي بمدينة تيميمون ؟

❖ ما هي الاسباب التي ادت الى ضعف خدمة النقل الحضري الجماعي بمدينة تيميمون؟

2-الفرضيات :

❖ نقص التغطية ساهم في تدني خدمة النقل الحضري الجماعي.

❖ تدهور الهياكل القاعدية ساهمت في تدني خدمة شبكة النقل الحضري الجماعي .

3-اهداف الدراسة :

هذه الدراسة تسعى الى تحقيق جملة من الاهداف ,يمكن توضيحها على النحو التالي :

❖ تحليل وتشخيص الوضعية الحالية للنقل الحضري الجماعي لمدينة تيميمون .

❖ محاولات اعطاء اقتراحات وتوصيات من اجل تقديم خدمة افضل للنقل الحضري الجماعي

بالمدينة .

4- اسباب اختيار الموضوع :

- ❖ الاحاطة بجميع المشاكل التي يعاني منها النقل الجماعي داخل مدينة تيميمون.
- ❖ الرغبة في اكتساب معارف علمية وتطبيقية حول النقل الجماعي.
- ❖ الحاجة للنقل واهميته على مختلف الاصعدة الاقتصادية والاجتماعية .
- ❖ ارتباط الموضوع بالتخصص .

5- اسباب اختيار منطقة الدراسة :

- ❖ كون الباحث يقطن بالمنطقة.
- ❖ عدم وجود دراسات مسبقة لهذا الموضوع على المدينة.

6- منهجية البحث والأدوات المستعملة :

من اجل بلوغ الهدف المسطر والمراد تحقيقه في بحثنا هذا اعتمدنا على تقنية التحليل التي تعتمد على تحليل المعطيات ومقارنتها والخروج بنتائج على شكل ايجابيات وسلبيات .

منهجية البحث المستعملة تفرضها طبيعة العمل ومن اجل الحصول على معلومات حول موضوع الدراسة اعتمدنا على الوسائل وتقنيات تالية :

6-1- المراجع العلمية والوثائق البيانية:

وتشمل كل الكتب والمراجع التي تناولت واهتمت بدراسة النقل الحضري الجماعي ,كما قمنا بجمع عدة وثائق تتعلق بموضوع الدراسة ,كمخططات الحركة والنقل ومختلف الاحصاءات والتقارير الخاصة بالمدينة التي تخدم البحث .

6-2- الملاحظة الميدانية :

تم الاعتماد على الملاحظة الميدانية, التي تعتبر تقنية مباشرة في جمع المعطيات والمعلومات بصفة مباشرة عن الظاهرة, وتمتاز بالقيام بزيارات ميدانية لمنطقة الدراسة لتشخيص الوضع القائم, فيما يخص المخطط العام للمدينة, وشبكة النقل الجماعي الحضري .

6-3- المقابلة :

تتمثل في اللقاءات المباشرة مع بعض الهيئات المختصة كمديرية النقل لولاية ادرار والهيئات الاخرى, التي ساعدتنا كثيرا في الحصول على معلومات اكثر دقة, وهذا ما ساعدنا في اعداد تحقيقات والجداول .

6-4- المخططات :

المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية تيميمون, مخطط الحركة والمرور لمدينة تيميمون.

6-5- الصور الفوتوغرافية والجوية :

من اهم الوسائل التي يستعملها الباحث للاستدلال والبرهنة, كما انها تخدم الباحث كونها تمثيل للواقع.

7- الأدوات المستعملة :

ARCGIS- Google Earth -Snagit -

هيكل الدراسة

دراسة النقل الحضري الجماعي لمدينة تميمون

الفصل الثاني : التحليل العمراني

مدخل عام

الفصل الأول : السند النظري

تمهيد

1. تقديم مدينة تميمون
 2. موقع مدينة تميمون
 3. الدراسة الطبيعية
 4. الدراسة السوسيو اقتصادية
 5. الدراسة العمرانية
- الخلاصة

1. الاشكالية

2. الفرضيات
3. اهداف الدراسة
4. اسباب اختيار الموضوع
5. أسباب اختيار منطقة الدراسة
6. منهجية البحث
7. الادوات المستعملة
8. هيكلية البحث

تمهيد

1. المدينة
 2. مفهوم النقل
 3. التنقل
 4. شبكة النقل الحضري الجماعي
 5. المجال الحضري
- الخلاصة

الفصل الثالث : دراسة النقل الحضري الجماعي

تمهيد

1. تقديم مؤسسة الوكالة العمومية للنقل الحضري
 2. تنظيم المؤسسة
 3. تحليل شبكة النقل الحضري الجماعي
- الخلاصة
تحليل الفرضية

التوصيات والاقتراحات

خاتمة عامة

الفصل الاول

السند النظري

تمهيد

- 1_ المدينة .
 - 2_ مفهوم التنقل.
 - 3_ التنقل.
 - 4_ شبكة النقل الحضري الجماعي .
 - 5_ المجال الحضري .
- خلاصة .

تمهيد :

بدا النقل الحضري من الامر المتكرر للإنسان سواء فردي او جماعي على خطوط سير مختلفة داخل المحيط الحضري ,ثم باتساع هذا المحيط بدأت تستعمل العربات التي تجرها الحيوانات وشيئا فشيئا الى ان اصبح هناك نوع من النقل الحضري الجماعي بالحافلات ,القاطرات ,الميترو.....الخ ,دون ان ننسى النقل مشيا على الاقدام وبما ان النقل يلعب دورا اساسيا في هيكلية المجال العمراني وفي ربط جميع اجزاء المدينة وتحقيق التواصل فيها في ظل توسع النسيج العمراني للمدينة ,الذي ادى الى ازدياد في تباعد المسافات بين اماكن السكن من جهة واماكن العمل ومراكز توفر الخدمات المختلفة من جهة اخرى مما نتج عنه زيادة في التنقل للمشاة ولمركبات المرور .

ويعد النقل الجماعي الحضري من بين هاته الوسائل التي تتناسب مع حجم تنقلات الافراد اليومية داخل المحيط الحضري، وسنحاول في هذا الفصل الإلمام بكل الجوانب من أجل فهم الموضوع من خلال بعض التعاريف المتعلقة بموضوع النقل الحضري الجماعي، وهذا ما سنتطرق إليه .

تحديد المصطلحات الأساسية في البحث :

1- المدينة :

1-1 - تعريف المدينة :

يعرفها راتزل (RATZEL): المدينة بمثابة نتاج او محصلة ذات تفاعل ايكولوجي الصادر عن فعل الانسان ودائرة العمراني في البيئة الطبيعية وتغيرها الدائم والدائب لأنماط حياته , المدينة هي رمز التعاون الودي والعلاقات الوطيدة بين السكان و (العلم , الفن , الثقافة , والدين).

المدينة هي مركز التبادل والملتقيات ومكان تواجد العمل ومقر السلطات لفضل كثافة بناياتها وتحركاتها العمرانية التي تخلق قدرة ارتباطية سطحية.

فليست التجهيزات وحدها التي تكون المدينة , وانما حركتها وكثرة الاثار القديمة والمعالم التاريخية للمدينة التي تعطيها قيمتها الحقيقية بمعنى القيمة التي لا يمكن ان تقاس بالمعايير الاقتصادية¹.

1-2 - مفهوم المدينة :

ان المدينة خلاصة تاريخ الحياة الحضرية , فهي الكائن الحي كما عرفها لوكوربيزيه , فهي الناس والمواصلات وهي التجارة والاقتصاد , والفن والعمارة , والصلات والعواطف , والحكومة والسياسة , والثقافة والذوق , وهي اصدق تعبير لانعكاس ثقافة الشعوب وتطور الأمم , وهي صورة لكفاح الانسان وانتصاراته وهزائمه , وهي القوة والفقر والحرمان والضعف².

¹ - قباري محمد إسماعيل : علم الاجتماع الحضري ومشكلات التجهيزات والتعمير والتنمية , ص 283 .

² - هبة فاروق القباني : دراسة التجمعات الحضرية في سورية - كلية الهندسة المعمارية - قسم التخطيط العمراني والبيئة ص 3 .

2- مفهوم النقل :

يعتبر النقل من المتطلبات الأساسية لكل مجتمع ,وهو عبارة عن خدمة اجتماعية بالدرجة الأولى كما انه يعد احد مصادر الرفاهية ,واحد عوامل تحسين مستوى معيشة الافراد من خلال اشباع حاجاتهم المختلفة بواسطة التنقل باعتباره ضرورة اجتماعية تفرصها ظروف الحياة اليومية .

لقد عرف القانون الجزائري خدمة النقل حيث نصت المادة 16 من القانون رقم 17/88 المؤرخ في 10 ماي 1988 على ما يلي :

" يعد النقل كل نشاط ينقل بواسطة شخص طبيعي او معنوي اشخاص او بضائع من مكان الى اخر على متن مركبة مهما كان نوعها "

وهنا نستنتج ان القانون عرف النقل على انه نشاط واقتصر على وصفه دون التطرق الى الجانب الاقتصادي الذي يتضمنه اذ ان النقل من الناحية الاقتصادية هو :

"نشاط يخلق منفعة في الزمان والمكان بواسطة التحويل الفيزيائي للسلع والاشخاص من مكان الى اخر" انطلاقا من هذين التعريفين يمكننا اعطاء تعريف شامل للنقل استنادا الى العناصر المذكورة سابقا.

"النقل هو كل نشاط يخلق منفعة في الزمان والمكان التحويل الفيزيائي للسلع والاشخاص من مكان الى اخر على متن مركبة معدة لهذا الغرض "¹.

2-1- تاريخ النقل :

اعتمد الانسان منذ القدم على الوسائل البدائية في عملية النقل كالطاقة البشرية والرياح والحيوانات وقد استعمل البابليون القدماء العربات ذات الاربع عجلات منذ عام 3000ق م (حيث تم اكتشاف اول دولاب

¹ - قانون رقم 17/88 المؤرخ في 10ماي 1988المتضمن تنظيم النقل البري وتوجيهه, الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية, السنة 25 عدد19 ص785.

للعربة في العالم بمحافظة دير الزور السورية في موقع ماري تل الحريري "يعود للألف الثالث قبل الميلاد وهو أول دولاب في العالم".

الا ان ميدان نقل الاشخاص عرف تطورا متسارعا خاصة في بداية القرن التاسع عشر حيث ظهرت عدة انواع من العربات التي تجرها الاحصنة والمخصصة للنقل الجماعي منها :

العربة الجماعية (omnibus):عربة توفر نقل اربعة عشر راكبا لها اربع عجلات وتجرها ثلاث احصنة. عربة السكك الحديدية :استعملت لأول مرة من قبل شركة بلتيمور الامريكية سنة 1830 م وهي مثل العربة السابقة الا انها تتبع مسارات خاصة على سكك حديدية .

وبعد اختراع المحرك البخاري كان له اهمية كبيرة في تطور النقل بجميع انواعه وخاصة النقل الجماعي ,حيث ظهرت وسائل النقل الجماعي مثل الترامواي والمترو والاتوبيس التي تسير بالمحركات البخارية .

وبعد اختراع المحركات ذات الاحتراق الداخلي من طرف الفرنسي رينواز والالمانيين اوتو ولاجن سنة 1880م ,ثم استخدام البترول لأول مرة كوقود للسيارات سنة 1887 م ,وبعدها استخدام العجلات المطاطية ,كل هذه العوامل اعطت دفعا قويا لازدهار مجال النقل الحضري ,حيث يعد القرن العشرين عصر السيارات الشخصية وعصر تحول الناس من النقل العام الى التنقل بالسيارات وادخلت عدة تحسينات على وسائل النقل من السرعة الى الخدمات عبر مرور الزمن والى يومنا هذا¹.

2-2- انواع النقل :

يصنف النقل حسب العديد من المعايير الى عدة تصنيفات اهمها²:

¹ - خلف الله بوجمعة . مدخل في التسيير والتقنيات الحضرية ,ديوان المطبوعات الجامعية ,2012, الجزائر ,ص72.

² . - محمود حيدان ,تخطيط النقل الحضري ,سبتمبر 2009.

• **التصنيف وفقا للمسار:** ويشتمل على ثلاثة أنواع وهي :

أ- النقل المائي (النهرى والبحري) : من اقدم انواع النقل المائي التي استخدمها الانسان بخاصة من قبل الدول المجاورة للمسطحات المائية (محيطات , بحار , بحيرات) . وقد استخدمت السفن الشراعية , ثم السفن البخارية مع بدايات الثورة الصناعية .

اما حديثا فأصبحت السفن تسير بقوة البترول والغاز , وبعضها بقوة النووية .

ب- النقل البري (طرق ,سكة حديد , خطوط انفاق , باصات , مركبات ,انابيب ..)

ت- النقل الجوي والمشارك (طائرات , مطارات , طائرات جوية مائية)

• **التصنيف وفقا لمجال التشغيل:** ويشمل على انواع ثلاثة هي :

أ- النقل الداخلي: وهو الذي يكون ضمن نطاق الدولة

ب- النقل الخارجي (الدولي) :وهو النقل العابر بين الدول (خارج نطاق الدولة الواحدة)

ت- النقل الحضري : وهو النقل داخل حدود المدينة , وهو مقصود في دراستنا .

• **التصنيف حسب طبيعة النقل:** وينقسم الى قسمين :

(النقل العام والنقل الخاص) , وهو التصنيف الذي يهتم به المتخصصين في مجال تخطيط النقل

الحضري عموما , لان وسائل النقل العام والخاص تعتبر من العناصر المؤثرة بشكل كبير في عملية

النقل وفي النقل الحضري .

2-3- النقل الحضري :

"هو خدمة تقوم بالربط بين مختلف نقاط التجمع الحضري ,تخص تنقل الافراد والسلع وفقا لخطة تغطي

الاحتياجات وتحقق التكامل والانسجام وبشكل وثيق ,يهدف الى اعطاء ديناميكية للحياة في المدينة

وضمان التنقلات لكل المستعملين"¹.

¹ - الجريدة الرسمية: العدد 44 بتاريخ 8 اوت 2001 المادة 28 ص 8 .

2-4- تعريف النقل الحضري الجماعي للمسافرين:

لقد عرفت المادة 02 من القانون 13/01 المؤرخ في 07 اوت 2001 النقل الجماعي للمسافرين على انه

"كل نقل بمقابل على حساب الغير يقوم بها اشخاص طبيعيين او معنويون مرخص لهم لهذا الغرض"¹.

ويجب ألا تقل سعة المركبة عن 09 مقاعد بما فيها مقعد السائق حتى يكون نقلا عموميا أو مشتركا،

وهذا ما نصت عليه المادة من نفس القانون : "يتم النقل الجماعي للأشخاص بواسطة وسائل مصممة لنقل أكثر

من 09 أشخاص بما فيهم السائق". وسمي نقل المسافرين نسبة إلى تلبية حاجات التنقل للمستعملين في

ظروف اقتصادية واجتماعية الأكثر فائدة للمجموعة الوطنية، بحيث تهدف سياسية الأفراد إلى إعطاء

الأولوية لتطوير وسائل النقل الجماعي، وترمي إلى تحسين مستمر لشروط الأمن والراحة والجودة .

2-5- النقل الحضري الجماعي :

يسعى نقل المسافرين إلى تلبية حاجات النقل للمستعملين في ظروف اقتصادية واجتماعية للمجموعة

الوطنية , بحيث تهدف سياسة نقل الأشخاص إلى اعطاء الاولوية لتطوير وسائل النقل الجماعي , وترمي

إلى تحسين مستمر لشروط الامن والانتظام , الراحة والجودة .

من بين خدمات النقل الحضري للمسافرين² :

➤ الخدمات المنتظمة للنقل الحضري عبر الطرقات والتي تنظمها البلديات داخل محيطها العمراني .

➤ خدمات نقل المسافرين عبر الطرق داخل المدن وضواحيها المباشرة وكذا مهمة النقل من المنزل

إلى مقر العمل التي تؤديها تجمعات سكنية هامة .

➤ إلى جانب خدمات نقل المسافرين بالسكك الحديدية داخل المدن وضواحيها المباشرة .

¹ - القانون 13/01 المؤرخ في 07/08/2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه, الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية, العدد 44, ص 85.

² - حليم شيوخ وبوخريس صابر, دراسة اقتصادية لحركة الحافلات النقل الحضري وتنظيمها - دراسة حالة الخط (وسط المدينة 1200 مسكن) ,مذكرة تخرج 1999 , ص 17.

➤ وذلك لا يمكن حصر علاقة النقل بالمدينة من منظور فيزيائي فقط أي ركوب ونزول المسافرين

وإنما تجب طرح هذه العلاقة من حيث مبدا التنقل والاتجاه وهو المقياس المناسب لهم طبيعة

تنقلات المواطنين والاحياء السكنية كما انه قوة فعالة في تحديد الانماط المتاحة .

2-6-الاهداف التي يرمي الى تحقيقها نظام النقل الجماعي :

يعتبر نظام النقل الجماعي و سيلة لتحقيق هدف شامل يتمثل في تمكين كل المستعملين من التنقل الى

كل الوجهات (مقر العمل ، السكن ، الخدمات ، المراكز التجارية...الخ) في احسن الظروف السرعة ،

الامن ، الراحة .

و للوصول الى هذا الهدف العام لابد من تحقيق الاهداف الفرعية التالية¹:

▪ سهولة التنقل : و يكون ذلك بضمان تنقل المستعملين الى كل نقاط وجهاتهم (اماكن العمل ،

الخدمات ، اماكن الترفيه ، الدراسة ، و المعاملات اليومية و قضاء الحاجيات) في المكان

و الزمان المناسبين .

▪ الوقت المستغرق في التنقل : و يكون ذلك بتقليص الوقت الذي يستغرق المستعمل خلال تنقله .

▪ الراحة : ضرورة وجود شروط الراحة لمستعملي النقل الجماعي (النظافة ، التهوية ، الامن) .

▪ التكلفة : تخفيض التكاليف التي يستعملها مستعملو النقل اثناء التنقلات .

▪ التأثير على البيئة : تجنب التأثير على الظروف العادية لحياة المواطنين بالتخفيض من تلوث المحيط

الذي تتسبب فيه وسائل النقل الى جانب الضجيج الذي تحدثه المركبات .

¹ - حليم شيوخ و بوغريس صابر،دراسة السوسيو اقتصادية لحركة النقل الحضري وتنظيمها- (مرجع سابق)، ص 17 .

3- التنقل :

هو انتقال الأشخاص والسلع من مكان معين نحو مكان آخر على مسار محدد في وقت محدد لأسباب خاصة كالدراسة والعمل والتسلية.... الخ, عن طريق وسائل النقل, ويعتبر الانتقال من مكان الى آخر لممارسة نشاط معين هو نهاية التنقل¹.

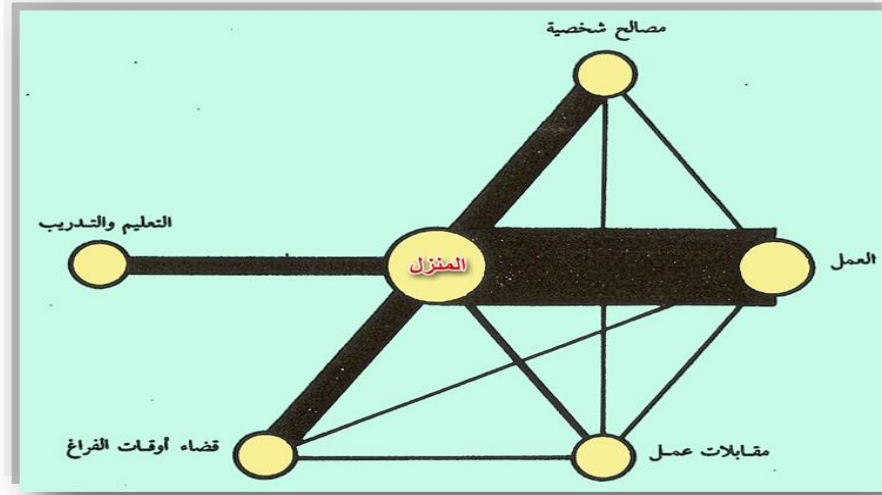
3-1- التنقلات الحضرية:

يمكن القول أن التنقلات الحضرية هي تنقلات الأفراد داخل المدينة, سواء أكانت منتظمة (مرنة) أو غير منتظمة لعدة أسباب, كالعمل وهي مرتبطة كثيرا بالوسائط المستخدمة في ذلك) وتعتبر الطرق أحد العناصر المهمة في تسهيل هذه التنقلات التي تعتمد بشكل أساسي على التجمعات السكانية والتجمعات المؤثرة فيها, كالمراكز التجارية والخدمات والسياحية, أي أنها ذات مكانة هامة مهما كان أصلها ومقصدها, وحجم هذه التنقلات يختلف من وقت لآخر على حسب أهمية المنطقة سواء تجارية أثرية سياحية².

¹ - طريفة محمد, مذكرة تخرج تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في تسيير المدن والتحضر, تحت عنوان النقل الجماعي الواقع المستويات المحلية والافاق حالة مدينة عين السمارة, جامعة منتوري قسنطينة 2011, ص 8.

² - صغيري جمال, رسالة ماجستير تحت عنوان النقل الحضري وتأثيره في ادماج التجمعات العمرانية (حالة مدينة مسيلة), جامعة مسيلة, 2009, ص 38.

الشكل رقم (02): يمثل اهم التنقلات الحضرية داخل المدينة



المصدر: قادري الدراجي, رسالة ماجستير تحت عنوان النقل الحضري واثره في التنمية العمرانية للمدينة (مدينة برج بوعريريج), جامعة المسيلة, 2012, ص26.

4- شبكة النقل الحضري الجماعي¹:

4-1- مفهوم شبكة النقل الحضري الجماعي :

فهي عبارة عن شبكة تتوسط المحيط الحضري للمدينة وتربط بين مختلف أحيائها .

تتأثر شبكة النقل الحضري بالوسط الذي توجد فيه و الذي يتكون من مجموعة من الأنسجة العمرانية تختلف خصائصها حسب طبيعتها، فنجد أن هناك أنسجة قديمة وأخرى حديثة ونوع آخر يتوسط مجموعة من التضاريس الوعرة، وبالتالي نجد أن هناك تباين في نوعية واتساع الطرق التي تتخلل هذه الأنسجة، وهنا يتأكد التأثير الكبير لشبكة النقل بطبيعة الأنسجة العمرانية.

¹ - حليم شيوخ وبوغريس صابر , مذكرة تخرج ENATT, دراسة اقتصادية لحركة حافلات النقل الحضري وتنظيمها , (نفس المرجع السابق) ص

4-2- مكونات شبكة النقل الحضري الجماعي:

تتكون شبكة النقل الحضري الجماعي مما يلي:

- المنشآت الطرقية وتضم الخطوط، المواقف، الحظائر والمحطات.
- وسائل النقل وهي الوسائل المستعملة في النقل الحضري الجماعي .

ونحاول التطرق الى تفاصيل العنصرين :

4-2-1- المنشآت الطرقية¹:

تنتظم خدمة النقل الجماعي حسب شبكة طرقية تتكون من الخطوط (المسالك) , رؤوس الخطوط , نقاط التوقف والمحطات الحضرية .

4-2-1-1- ترتيب الخطوط :

ان ترتيب الخطوط المكونة لشبكة النقل الحضري يتم على أساس المعايير التالية :

✓ **حسب طبيعة الخطوط:** أي حسب مدى أهميتها بالنسبة لنتقلات المواطنين :

- **الخطوط الضرورية :** وهي الخطوط التي تضمن الربط بين مختلف الاحياء للمنطقة العمرانية بالمركز الرئيسي , او مناطق الجذب والنشاطات المدنية وذلك بالمرور عند الاقتضاء بمراكز ثانوية , الى جانب المراكز ذات المنفعة العمومية الأكثر أهمية , كالمراكز الاستشفائية , المحطات , المدارس .
- **الخطوط النفعية:** وهي الخطوط التي تربط مختلف الاحياء فيما بينها .
- **الخطوط الملائمة :** وهي خطوط ليست ضرورية او مهمة جدا , ولكنها تمكن المستعملين من التنقل عليها بسهولة وبسرعة وبكل راحة .
- ان ترتيب الخطوط يكون أيضا على أساس معايير عمرانية تتعلق بدراسة وتخطيط المسالك إضافة الى

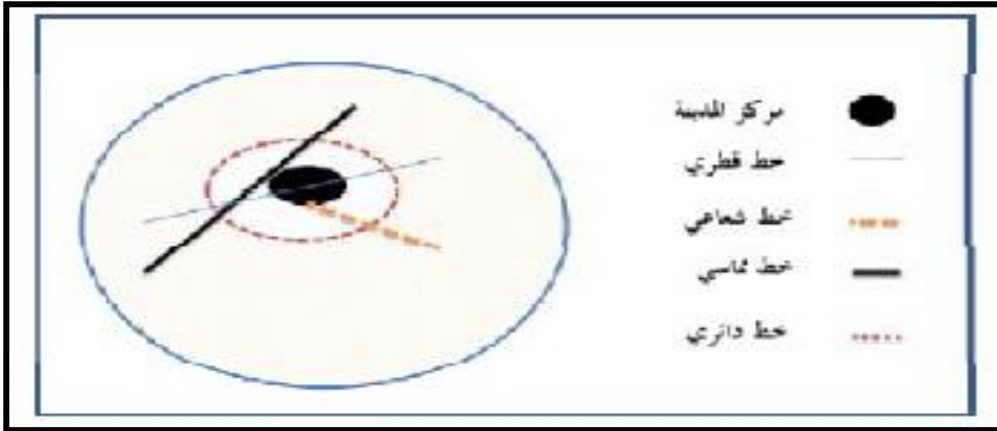
¹ - يعقوب حريز , مذكرة تخرج ماستر , دراسة مؤشرات المواصلات في شبكات النقل تحليل كمي ونوعي لشبكة مدينة باتنة , جامعة باتنة ,

اختيار وسيلة النقل المستعملة ,ويكون هذا الترتيب على النحو التالي :

✓ حسب أنواع المسالك :

- خطوط شعاعية : وهي الخطوط التي تربط الضواحي المتطرفة للمدينة.
- خطوط مماسية : وهي الخطوط التي تربط الضواحي المتطرفة فيما بينها ,وتمر مماسيا بوسط المدينة .
- خطوط دائرية : وهي الخطوط التي تربط جميع نقاط المنطقة العمرانية بعضها دون قطع وسط المدينة او مرور مماسيا به , ولكنها تحيط بالمنطقة العمرانية على شكل حلقة .
- الخطوط القطرية : وهي الخطوط التي تربط الضواحي المتطرفة فيما بينها مرورا بوسط المدينة .

الشكل رقم 03 : رسم توضيحي لترتيب الخطوط حسب تخطيط المسالك



المصدر : : حليم شيوخ، بوغريس صابر، دراسة سوسيو -اقتصادية لحركة حافلات النقل الحضري وتنظيمها-
دراسة حالة الخط الحضري (وسط المدينة-حي عميروش 1200 مسكن) لمدينة باتنة ، مذكرة تخرج ENATT
1999،ص 22 .

✓ حسب وسيلة النقل :

- الخطوط عبر المواقع الخاصة او ذات الطريق الثابت :ويقصد بها تلك التي تستغلها وسيلة نقل ذات حركة حرة مثل تليفريك ترامواي .
- الخطوط ذات الطريق الثابت جزئيا :حيث تتبع فيه المركبات مسالك محددة وتكون لها نوعين من حرية الحركة في تنقلها مثل الحافلات التي تستعمل الاسلاك الكهربائية .
- الخطوط ذات الطريق الحر :وتكون فيها حركة المركبات ذات حرية كبيرة في الاتجاهين مثل مسالك الحافلات .

4-2-1-2 رؤوس الخطوط¹:

المقصود برؤوس الخطوط بداية كل خط ونهايته , وتكون البداية عادة في وسط المدينة اما النهاية فتكون في المنطقة الموصولة بالمدينة ,وهذا في مرحلة الذهاب اما في مرحلة العودة فتصبح نهاية الخط للمرحلة السابقة هي بدايته والعكس .

✓ نقاط التوقف²:

نصت المادة (01) من المرسوم التنفيذي 06/88 على ان " مصطلح التوقف يعني وقوف سيارة ما مؤقت في طريق طوال المدة الزمنية لركاب اشخاص او نزولهم مع بقاء السائق في مكان القيادة او على مقربة منهما , ليتمكن عند الاقتضاء من تحريكها " .

4-2-2-2 وسائل النقل :تعددت وسائل النقل الحضري الجماعي ومن اهم هذه الوسائل هي:

AUTOBUS- TROLLYBUS- TRAMWAY- METRO-

¹- سليم العايب وزملائه , دراسة تحليلية لواقع النقل الحضري الجماعي لمدينة عين مليلة , مذكرة تخرج ENATT, جامعة باتنة , 2003, ص20.

²-يعقوب حريز , (مرجع سابق) ص 47 .

➤ تحسب عدد وحدات النقل بالعلاقة التالية¹:

$$\text{عدد وحدات النقل} = (\text{زمن الدورة} \div \text{فترة التقاطر}) \times 1.10$$

فترة التقاطر:

هي الفترة الزمنية لوصول وحدتي نقل متتاليتين في نفس الاتجاه عند نقطة معينة .

4-3- الشروط الواجب توفرها في الحافلة :

- يجب ان تتوفر كل حافلة على بيانات مدونة على جانبها توضح المعلومات التالية :
- لقب واسم الناقل او اسم الشركة .
- عنوان الناقل او عنوان مقر شركته .
- رقم القيد في سجل الناقلين العموميين .
- رقم الخط المستغل .
- لوحة توضح اتجاه المسار .
- ان ترقم كل الحافلة .
- اخضاع الحافلة للمراقبة التقنية .
- ويشترط داخل الحافلة النظافة والامن .
- كما يجب على كل ناقل ان يزود الحافلة التي تقوم باستغلالها العتاد التالي :
- علبة الاسعافات الاولية .
- مظفأة صالحة للاستعمال .
- مثلث الاشارات .

¹ - محاضرات الاستاذ فايد البشير , مقياس النقل الحضري , معهد تسيير التقنيات الحضرية , جامعة محمد بوضياف بالمسيلة , 2015 .

➤ يتوجب على كل ناقل ان يطلع على مضمون ومحتوى هذا الدفتر ,لان كل اخلال بأحكام

وقواعده يعرض الناقل الى عقوبات طبقا للتشريع والتنظيم المعمول بهما .

5- المجال الحضري:

5-1-تعريف المجال الحضري:

"هو عبارة عن أراضي مشغولة أو قابلة للتعمير بالخدمات السكنية و الصناعية و الإدارية و الصحية حسب أنماط خاصة ومختلفة الاستهلاك أي شغل الأراضي و توزيع الأحجام المبنية وذلك باستعمال المساحة المعمرة نسبيا وبتنظيم وهيكله معقدة للأشياء و المباني"¹.

5-2-علاقة النقل الحضري بالمجال الحضري :

النقل هو نشاط انتاجي في المدينة او التجمع الحضري ، اذ انه المسؤول الاول عن ديناميكيته و اهميتها في مختلف المجالات : الاقتصادية ، الاجتماعية ، الثقافية ...الخ و هو من العوامل الاساسية التي تتحكم في المظهر العمراني لها ، حيث تزداد القيم العقارية للمجالات السكنية الواقعة على محاور النقل عن طريق مختلف الوسائل ، مما يسمح بتردد عدد كبير من السكان عليها و بالتالي التعريف بالمجال ، مما يؤدي الى خلق مختلف الوظائف و النشاطات و فك العزلة عن المناطق او الاحياء الهامشية و خاصة المتواجدة في الاطراف.

يبرز التمثيل بين النقل الحضري وبين التعمير كعامل مهم في تحسين تسيير النقل الحضري. ولا ننسى بأن الكثافة السكانية تمثل طلبا عن التنقل، وهما متناسبان طرديا، ولا شك أن عملية تقسيم المجال تقسيما عمرانيا اعتمادا على المقاربة الوظيفية (سكن، عمل، خدمات...) التي تتحكم في الحاجة إلى التنقل وفي توليدها، وهذا الأمر يتطلب ضمان حد أدنى من التناسق بين تنظيم حركة

¹-ZICCHelle ALBerto introduction a lu rba nisme ope rationnelle et composition urbain ; 1984volume 02 -

النقل الحضري وبين شبكات الربط داخل المدينة وحولها، كما أنه يؤثر على سهولة الوصول من منبع الحركة إلى وجهتها أو نقطة الوصول.

يمكن ان نلاحظ ان الشكل العام للمدينة ، و كيفية معالجة مجالها من طرف المختص في العمران ، و خصائص شوارعها و ازقتها ، و كيفية تهيئة طرقاتها و تنظيم اماكن توقف السيارات هي التي تحدد اساسا النماذج المختلفة للتدفق ، و هذه الاخيرة تحرص على ضمان سهولة التنقلات و انسيابية المرور، و تحاول تفادي اختناق الحركة ، و هذا الامر صالح في مركز المدينة التي تشكل مصدر او وجهة غالبية التنقلات في المدن ، كما يصلح على اطرافها ¹.

¹ - الدكتور بوجمعة، ملتقى تسيير مدينة، سنة 2011 .

خلاصة الفصل:

عالج الفصل الأول من الدراسة بعض المفاهيم النظرية المرتبطة بالنقل الحضري الجماعي الذي هو احد الحلول التي من شأنها الحد من الآثار السلبية للتنقل داخل الوسط الحضري، كالازدحام المروري التي تشهده الطرقات خاصة أوقات الذروة فلذلك على النقل ان يحظى باهتمام الباحثين و المخططين بمختلف اختصاصاتهم في الماضي والحاضر للوصول الى افضل خدمة مقدمة من طرفه ولزيادة انسيابية الحركة والتدفق والتوسع العمراني داخل المحيط العمراني .

الفصل الثاني

الدراسة التحليلية للمدينة

تمهيد

1. تقديم مدينة تميمون
2. موقع مدينة تميمون
3. الدراسة الطبيعية
4. الدراسة السوسيو اقتصادية
5. الدراسة العمرانية

الخلاصة

تمهيد :

تعتبر الدراسة التحليلية مرحلة من المراحل الهامة في اي دراسة عمرانية , حيث يقوم بها الباحث لمعرفة النقاىص والسلبيات وايجاد الطرق المثلى لمعالجته حسب الموضوع الذي هو بصدد دراسته ,ومن خلال هذا الفصل سنقوم بدراسة تحليلية لمدينة تميمون وتشخيص الوضعية الحالية لاهم العناصر المتعلقة بالموضوع المدروس .

1-تقديم مدينة تميمون :

1-1-لمحة تاريخية لمدينة تميمون :

تتنمي مدينة تميمون الى اقليم قورارة , احد الاقاليم الاربعة لولاية ادرار (توات , تيديكلت , قورارة , تنزروفت) والتي تعرف بالواحة الحمراء.

ويعود تاريخ نشأتها الى (سنة 1900 ميلادي),ومن اهم الاسباب التي ساعدت على نشأتها وفرتها على الماء والامن ,كما تعود تسمية تميمون الى ميمون وهو رجل صالح جاء فارا من المغرب من بطش قومه ,وعندها اطلق عليها اسم منطقة تميمون وتعني بالزناتية (تين)وتعني الملكية ,و(ميمون) وهو الرجل الصالح فاختصرت بقول تميمون .

2- موقع مدينة تميمون :

1-2- الموقع الجغرافي للمدينة :

تقع مدينة تميمون في الجنوب الغربي للجزائر والتي تبعد عن العاصمة بحوالي 1300 كم و تتربع على مساحة قدرها 9936 كم²، وعلى ارتفاع ما بين (250-350 م) عن سطح البحر.

2-2- الموقع الإداري للمدينة :

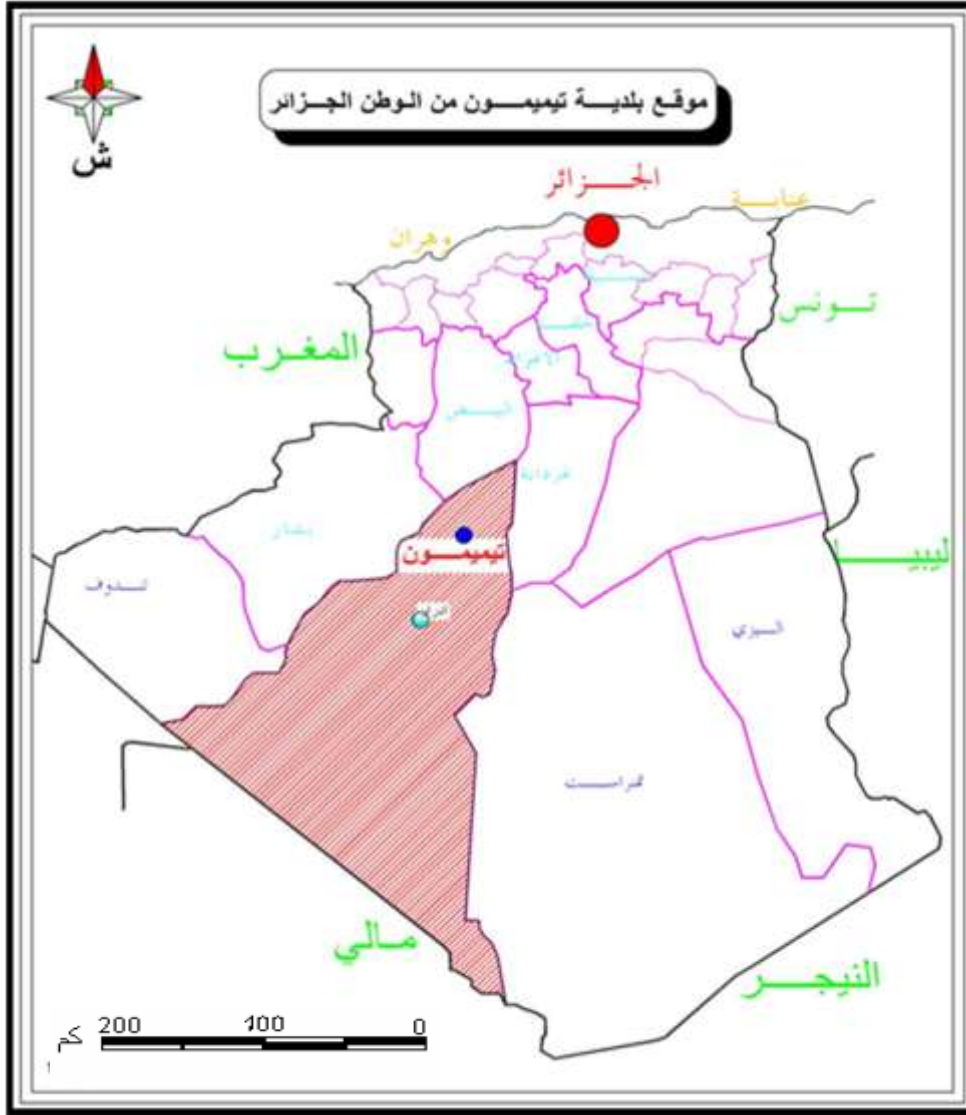
تقع بلدية تميمون في الناحية الشمالية من ولاية أدرار, أنشأت بموجب قرار وزاري مؤرخ في 09/12/1958 وتبعد عن مقر الولاية بـ: 210 كلم, وترقت أيضا إلى دائرة سنة 1975 وحدودها الإدارية كما

يلي:

- ❖ من الشمال: كل من بلدية زاوية دباغ, قصر قدور وأولاد سعيد.
- ❖ من الجنوب: كل من بلديتي, اوقروت ودلدول.
- ❖ من الشرق: ولاية غرداية.
- ❖ من الغرب: بلديتي شروين وأولاد عيسى¹.

¹- تقرير عرض : حال حول بلدية تميمون سنة 2015, ص 1.

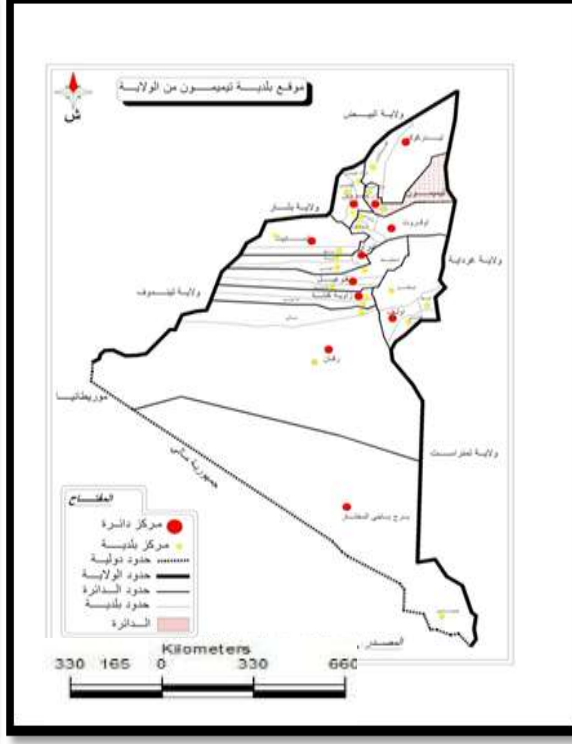
الخريطة رقم 01: موقع البلدية من الوطن الجزائري



المصدر : مديرية البناء والتعمير لبلدية تيميمون 2014

الخريطة رقم 03: موقع مدينة تيميمون

الخريطة رقم 02: موقع بلدية تيميمون
من الولاية



المصدر: مديرية البناء والتعمير لبلدية تيميمون 2014

3- الدراسة الطبيعية :

3-1- التضاريس :

تعد التضاريس من بين العوامل المشكلة لنسيج العمراني للمدينة , ويمكن دراسة تضاريس مدينة تيميمون

فيما يلي :

1- هضبة تدمائت : يرتفع جرفها بحوالي (من 50 م إلى 60 م) , وتتميز بسطحها المنبسط؛ يبلغ متوسط

ارتفاعها بحوالي 400 م ؛ ذات ميل خفيف باتجاه الغرب, وعلى امتداد بحوالي 100 كلم .

ب- سهل مقيدن : يعتبر بمثابة قاعدة لهضبة تدمائيت في الجنوب الغربي , وهو محاصر بالعرق الكبير من الغرب , بلغ أقصى عرض له بالغرب ب: 70كم وذلك بمنطقة تميمون , أقصى ارتفاع له يصل 436 م ومتوسط ارتفاعه حوالي 280 م , وما يميز هذا السهل الفسيح هو الانحدار الخفيف من الشرق والشمال الشرقي نحو الجنوب الغربي .

ج- السبخة : هي عبارة عن منخفض مغلق طولها 80 كلم تخترق سهل مقيدن ؛ ذات عرض 60 كلم المتميزة بطبقتها السطحية البيضاء، يعترض امتداد هذه السبخة في الناحية الشمالية حدود طبيعية تتمثل في الكتل الهائلة لرمال العرق الكبير .

د - العرق الكبير : هو عبارة عن سلاسل من الكثبان الرملية يتراوح ارتفاعها ما بين (400م-500م), تتواجد هذه الكثبان في الناحية الشمالية والشمالية الغربية وتتكون من الرمل السهل التنقل ¹.

3-2- المناخ :

أ-الحرارة : إقليم قورارة ككل الاقاليم يتميز بتنوع في درجة الحرارة تبعاً للفصول, فالشهر الأكثر برودة جانفي حيث تصل درجة الحرارة الى 10.9°م والأشد حرارة جويلية حيث تصل درجة الحرارة إلى 37.6°م وتعرف أدنى حد لها خلال ديسمبر 3.4°م وأعلى حد في جويلية 45°م في الظل .

ب-الرياح : ذات توتر مرتفع, تسيطر على الإقليم الرياح الشمالية الشرقية , أما بالنسبة للرياح الجنوبية الغربية , فهي غير منتظمة لكن اشد قسوة تأتي بسرعة 5م/ثا وهي المتسببة في الزوابع الرملية التي تكثر في شهر مارس وماي .

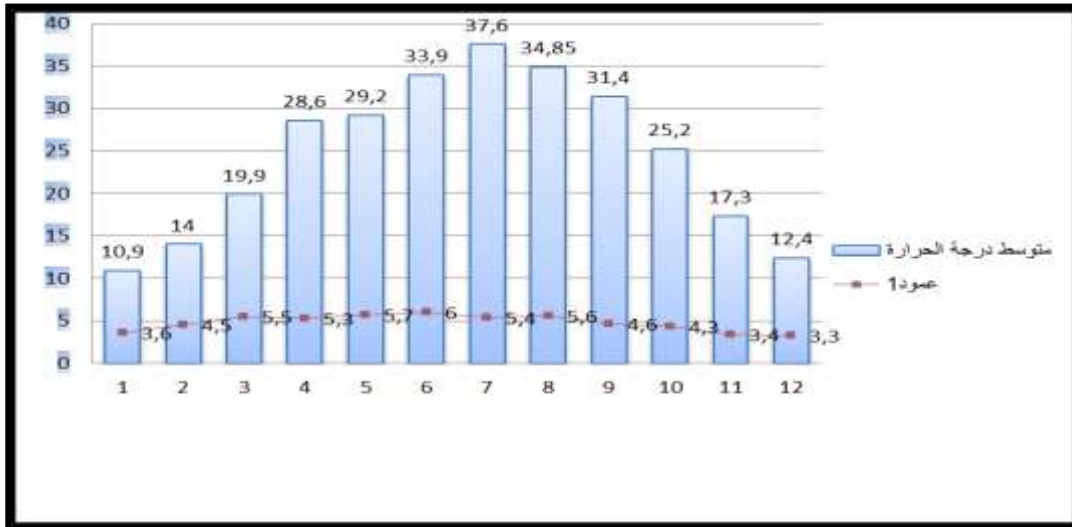
¹ - نيقوسي امينة , (سفينة الصحراء تغوص في اعماق الساوره) , دار الغرب للنشر والتوزيع , وهران , 2008 ص 37 .

الجدول (01) : متوسط درجة الحرارة والرياح لمدينة تيميمون وضواحيها للفترة (2008 - 2004)

الشهور	جانفي	فيفري	مارس	أفريل	ماي	يون	جويلية	أوت	سبتمبر	أكتوبر	نوفمبر	ديسمبر
متوسط درجة الحرارة	10.9	14	19.9	28.6	29.2	33.9	37.6	34.85	31.4	25.2	17.3	12.4
الرياح	3.6	4.5	5.5	5.3	5.7	6	5.4	5.6	4.6	4.3	3.4	3.3

المصدر: الديوان الوطني للاحصاء سنة 2014

الشكل رقم 04: منحنى بياني لمتوسط الحرارة والرياح لمدينة تيميمون وضواحيها (2008-2004)



المصدر: مصلحة الارصاد الجوية بمطار تيميمون 2014

ج- التساقط : التساقط في إقليم قورارة شبه منعدم وإن وجد فهو غير منتظم, حيث يصل التساقط في السنة إلى 15.70 ملم , مع غيابه في شهر جوان، وجويلية, وقد وصل التساقط في سنة 1998م إلى 41.20 ملم حيث خلف أضرار مادية معتبرة، ومثله عام 2004 الذي خلف أضراراً مادية والمتمثلة في انهيار المباني .

3-3- طبوغرافية المدينة :

ان مدينة تميمون محصورة في منبسط ضعيف جدا, ذو ميل يتراوح ما بين (01% - 2.8 %), ويمتد هذا الميل من الجنوب الغربي نحو الشمال الشرقي ؛ أما من ناحية الغرب فان الانحدار يزيد من حدته كلما اتجهنا اتجاه السبخة, حتى يصل إلى 10% مما يجعل اتجاه صرف المياه القذرة نحو السبخة .

4- الدراسة السوسيو اقتصادية :

1-4- الدراسة السكانية للمدينة :

يمكن القول ان مرحلة نمو السكان بدأت تتبلور في نهاية الاستعمار الفرنسي و تجلت بصورة واضحة في نهاية الستينات، نعرف ذلك من خلال متابعة التعدادات الرسمية العامة للسكان و السكن و ذلك للسنوات 1966، 1977، 1987، 1998، 2008، وبالاعتماد على المعطيات الخاصة بالمصالح التقنية بالبلدية (بلدية تميمون) .

جدول رقم (2) :التطور السكاني لمدينة تميمون (1966 - 2008)

السنوات	1966	1977	1987	1998	2008
تعداد السكان	4854	7585	12812	17132	28615

المصدر : الديوان الوطني للإحصاء سنة 2014

ومن خلال هذا الجدول نقسم هذا التطور إلى مرحلتين:

❖ المرحلة الأولى (1966-1987):

بلغ عدد سكان مدينة تيميمون سنة 1966م 4854 نسمة، وقد ارتفع هذا العدد إلى 12812 نسمة عام 1987 أي بزيادة تقدر بـ 7958 نسمة خلال 21 سنة، يعود هذا الارتفاع إلى عدة عوامل منها:
- إنشاء المنطقة الصناعية التي أصبحت قطبا هاما، لجلب يد عاملة و استقرت في المنطقة مما أدى إلى توسع عمراني سريع و غير منسجم مع الموجود.

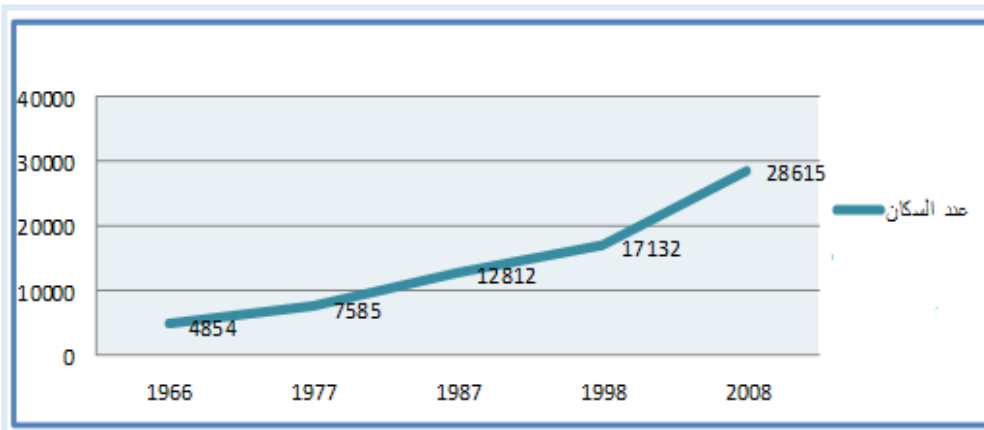
- تحول البلدية إلى دائرة سنة 1975 مما أدى إلى النزوح من الواحات المجاورة نحو المدينة.

❖ المرحلة الثانية (1987-2008):

في هذه المرحلة ارتفع عدد سكان المدينة من 12812 نسمة ليصل إلى 28615 نسمة، أي بزيادة تقدر بـ 15803 نسمة خلال 21 سنة، أي نسجل ارتفاع ضعف للمرحلة الأولى تقريبا في معدل النمو حيث يعود للأسباب التالية:

- هجرة بعض السكان من التجمعات المجاورة والمدن الشمالية بحثا على العمل فيما يخص التجارة والإدارة وارتفاع متوسط سن الزواج.

الشكل رقم 05: منحنى بياني يمثل التطور السكاني لمدينة تيميمون من (1966 - 2008)



المصدر : اعداد الطالبة 2017

من خلال المنحنى نجد أن عدد سكان مدينة تيميمون في تطور مستمر ابتداء من سنة 1966 إلى غاية 2008 نظرا لتحسين ظروف المعيشة والاستقرار الاجتماعي.

4-1-1- التركيب النوعي والعمرى لسكان مدينة تيميمون :

إن دراسة تركيب أعمار السكان و توزيعهم إلى فئات عمرية تعين وتساعد على معرفة جوانب كثيرة عن هؤلاء السكان والتي يكون لها أهمية بالغة في التخطيط لشتى المشاريع.

فمعرفة فئات الأعمار يمكن لنا معرفة عدد الأطفال في سن الدراسة وعدد الشباب في سن العمل وعدد المسنين الذين يحتاجون لخدمات معينة، وكما أنها تلقي الضوء على معرفة القوة العاملة المسيرة في المدينة.

جدول رقم (03) : التنوع النوعي والعمرى لسكان بلدية تيميمون (2008)

المجموع		الإناث		الذكور		الجنس
%	العدد	%	العدد	%	العدد	الفئات العمرية
35.23	10078	18.15	5191	17.08	4887	14-0
60.65	17350	31.63	9046	29.02	8304	65-15
4.12	1187	2.02	586	2.10	601	اكثرممن 65
100	28615	51.8	14823	48.2	13792	المجموع

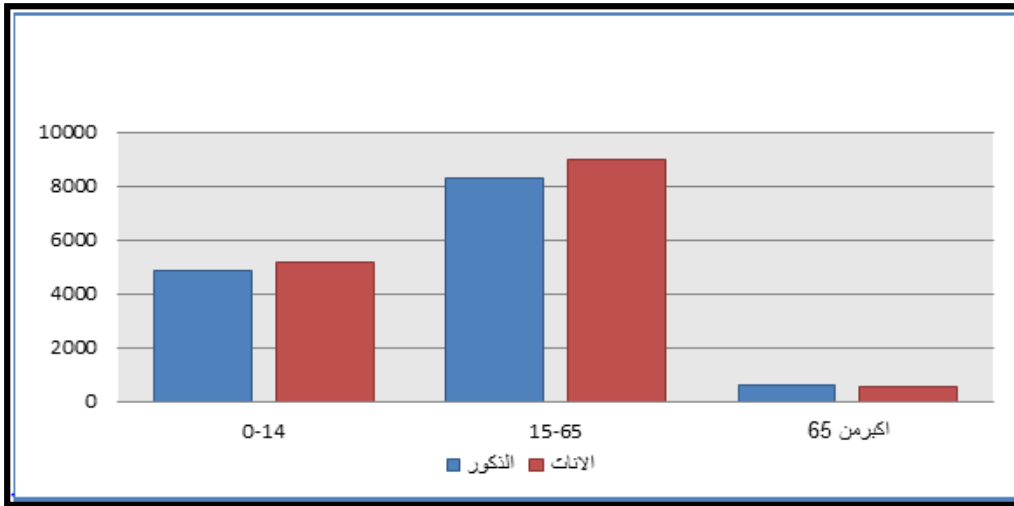
المصدر: المصالح التقنية لبلدية تيميمون سنة 2014

1- فئة الأطفال: و تمثل فئة صغار السن الذين يتكلمون على غيرهم في حياتهم المعيشية و تتضمن فئة من (0 - 14) سنة وهي تشكل 35.23% من جملة السكان المحقق معها موزعة بالشكل التالي:
17.08 ذكور، و 18.1% إناث.

2- الفئة النشطة: و هي الفئة المنتجة و التي يتوقف عليها مستقبل المجتمع عند التخطيط الاقتصادي كما تعتبر الفئة التي تعول الفئة الأولى و الثالثة أي المسنة هذه الفئة هي فئة (15 - 65) سنة و هي تشكل 60.65% من جملة السكان (الفئة الأغلبية) و موزعة على النحو التالي: 29.02% ذكور، و 31.63% إناث.

3- الفئة المسنة: تضم السكان الأكثر من 65 سنة أي الفئة غير المنتجة التي أدت دورها في الإنتاج و عملية البناء للمجتمع، و هي تشكل أقل نسبة مقارنة مع الفئات السابقة ب: 4.12%، وهي موزعة على النحو التالي 2.10% ذكور، و 2.02% إناث.

الشكل رقم 06 : منحنى بياني الفئات العمرية الأساسية حسب الجنس لسنة (2008)



المصدر: من اعداد الطالبة 2017

4-2- الدراسة الاقتصادية:

يعد الجانب الاقتصادي المحرك الأساسي لعملية تحضر أي مدينة و تطور التعمير فيها، والتحضر هو نتيجة حتمية للتطور الاقتصادي، والعكس لا يوجد أي تطور اقتصادي بدون تحضر في بلد ما"

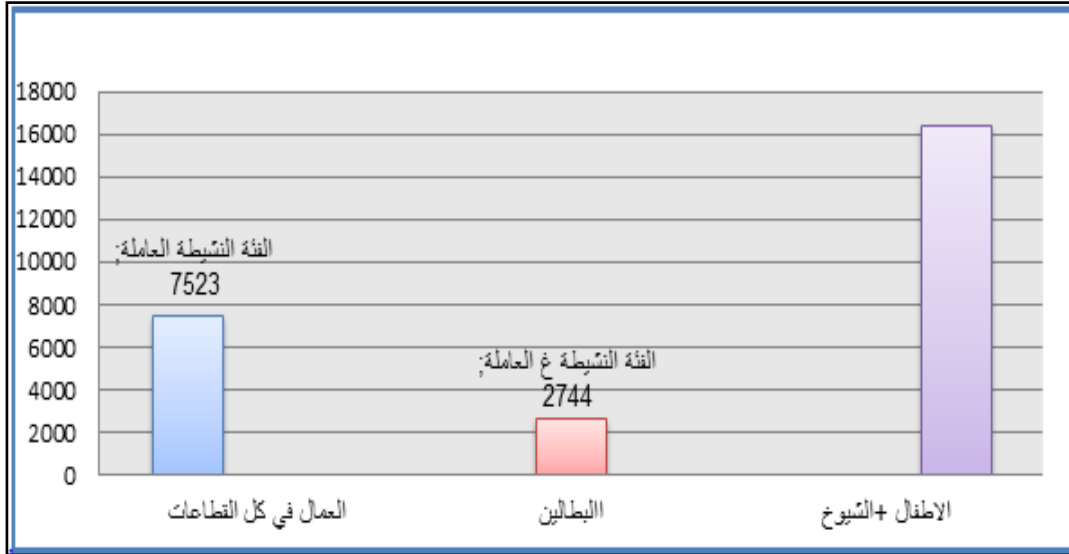
4-2-1- التركيبة الاقتصادية للسكان :

الجدول رقم (04) : التركيبة الاقتصادية للسكان من (1977 - 2008)

2008		1998		1987		1977		السنوات	
النسب %	العدد	النسب %	العدد	النسب %	العدد	النسب %	العدد		
32.37	7523	31.67	5426	19	2434	19.64	1490	القوة العام لة	العاملين
10.07	2744	09.03	1547	04.8	615	04.36	330		العاطلين
42.88	13348	40.70	6973	23.8	3049	24	1817		المجموع
57.23	16453	59.3	10159	76.2	9763	76	5765	لقوة غير لعاملة	الفئة الغير نشطة

المصدر: الديوان الوطني للإحصائيات سنة 2014

الشكل رقم 07 : منحى بياني الفئات العاملة وغير العاملة للمدينة حسب 2008



المصدر : الديوان الوطني للاحصائيات سنة 2014

4-2-2-2- توزيع المشتغلين حسب القطاعات : سنحاول في هذا إبراز أهم القطاعات الثلاثة المكونة

للبنية الاقتصادية للمدينة، وعدد المشتغلين في كل قطاع، وتتمثل هذه القطاعات، في القطاع الأول

الزراعة و القطاع الثاني الصناعة أما القطاع الثالث فهو الخدمات والإدارة.

الجدول رقم (5) : توزيع عدد المشتغلين حسب القطاعات (1966 - 2008)

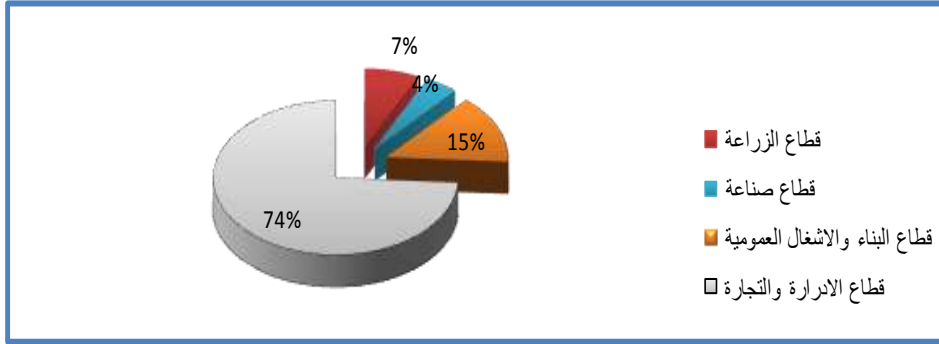
2008		1987		1977		1966		السنوات القطاعات
%	عدد المشتغلين	%	عدد المشتغلين	%	عدد المشتغلين	%	عدد المشتغلين	
7.09	533	8.97	487	12.2	297	24	358	الزراعة
4.30	324	4.67	253	9	219	18.4	274	الصناعة والتعدين
14.59	1038	17.93	937	17.25	420	24.3	362	البناء والإشغال العمومية
74.02	5568	68.43	3713	61.55	1498	36	535	التجارة، الخدمات، الإرادة

المصدر : المصالح التقنية لبلدية تيميون 2014

نلاحظ ان قطاع الزراعة شهد تذبذبا ملحوظا سنة 1977 بنسبة 24% واستمرت على هذا الانخفاض حتى سنة 2008 ليصل الى 7.09% ويرجع هذا الانخفاض في نسبة اليد العاملة لهذا القطاع لعدة أسباب منها :

- شيخوخة اليد العاملة في الزراعة وعدم تعويض .
- والجفاف الذي اخذ سبب الواحات نتيجة تدهور الفقارة وتحول اليد العاملة إلى القطاعات الأخرى
لما لها من سيارات .
- اما قطاع الصناعة يكاد يكون منعدم حيث ينحصر في مركز توليد الكهرباء وبعض الوحدات الاقتصادية وتعاونيات البناء، البناء والأشغال العمومية متعلقة بإقامة المنشآت القاعدية المتعلقة بالتهيئة العمران وهي التي تحتل المرتبة الثانية من حيث امتصاص البطالة .
- قطاع الثالث يعود تحول اليد العاملة الى هذا القطاع نتيجة انعدام المؤسسات الصناعية التي أغلقت أبوابها .

الشكل رقم 08 : منحى بياني يمثل توزيع المشتغلين حسب القطاعات 2008



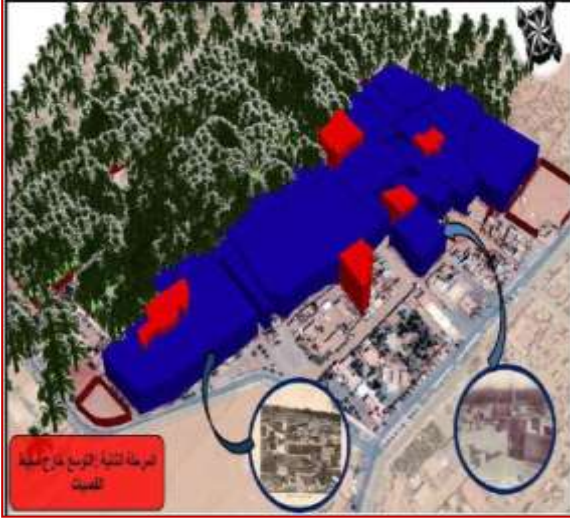
المصدر : من اعداد الطلبة 2017

5- الدراسة العمرانية :

5-1- مراحل توسع مدينة تيميمون :

شهدت مدينة تيميمون انطلاقاً من شأنها أي بظهور الانوية الأولى إلى يومنا هذا توسعا عمرانيا سريعا , حسب الظروف الاقتصادية والسياسية والاجتماعية ,ضمن جميع مجالات التعمير التي عرفت كل مرحلة من مراحل التوسع العمراني , وكلها تختلف عن بعضها البعض من حيث البيئة العمرانية ,بداية بنطاق القصر وفيما يخص المدينة الاستعمارية فالمعروف ان التخطيط الاستعماري يعتمد على مخطط شطرنجي منتظم الذي يعتبر هو مركز المدينة الحالي حيث أن اغلب التجهيزات تتركز فيه أما بالنسبة للتوسع بعد الاستعمار تميز بظهور النمط النصف التقليدي أي البناء بالطين والاسمنت .

الصورة رقم 02: المرحلة الثانية



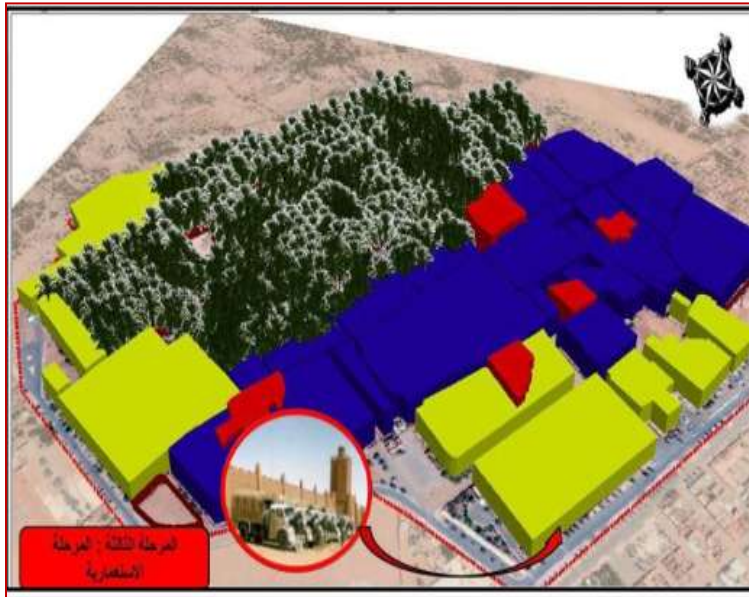
المصدر : مذكرة تخرج بوجمعة بحقو وزملاءه

الصورة رقم 01: المرحلة الاولى



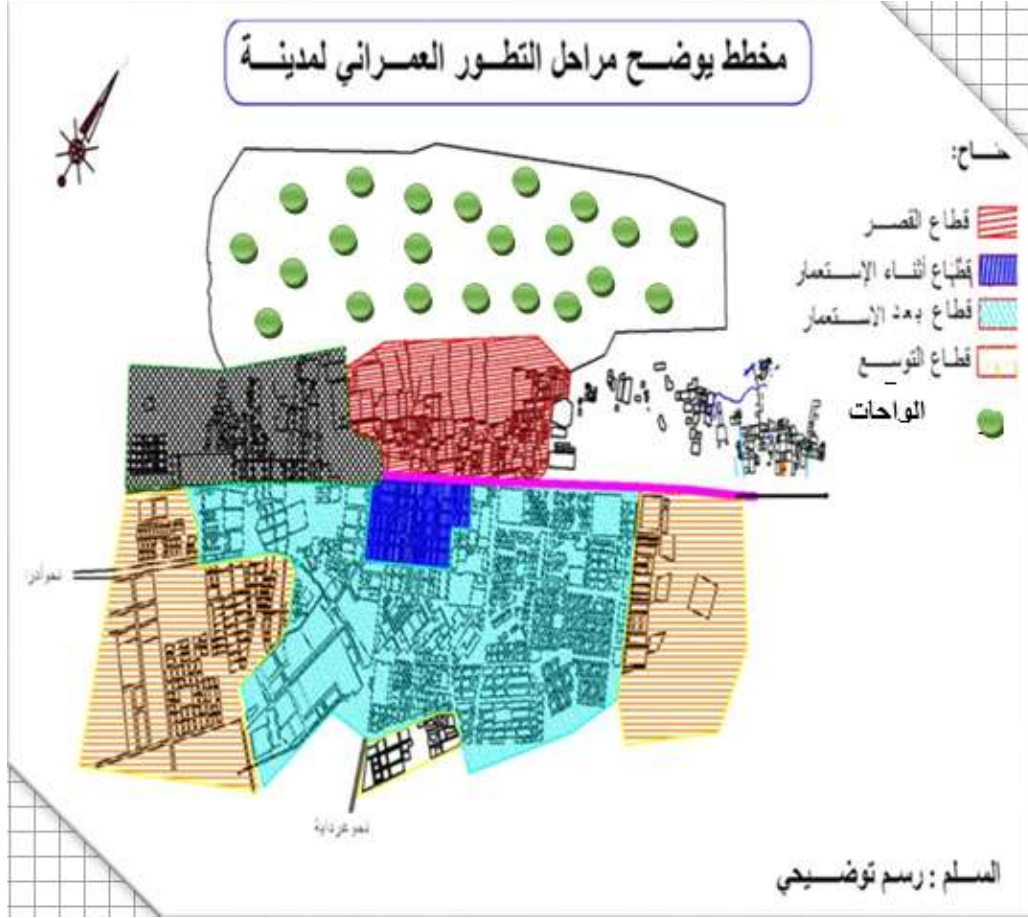
المصدر : مذكرة تخرج بوجمعة بحقو وزملاءه

الصورة رقم 03: المرحلة الثالثة



المصدر : مذكرة تخرج بوجمعة بحقو وزملاءه

المخطط رقم 01 : المراحل التاريخية لمدينة تيميمون واتجاه التوسع

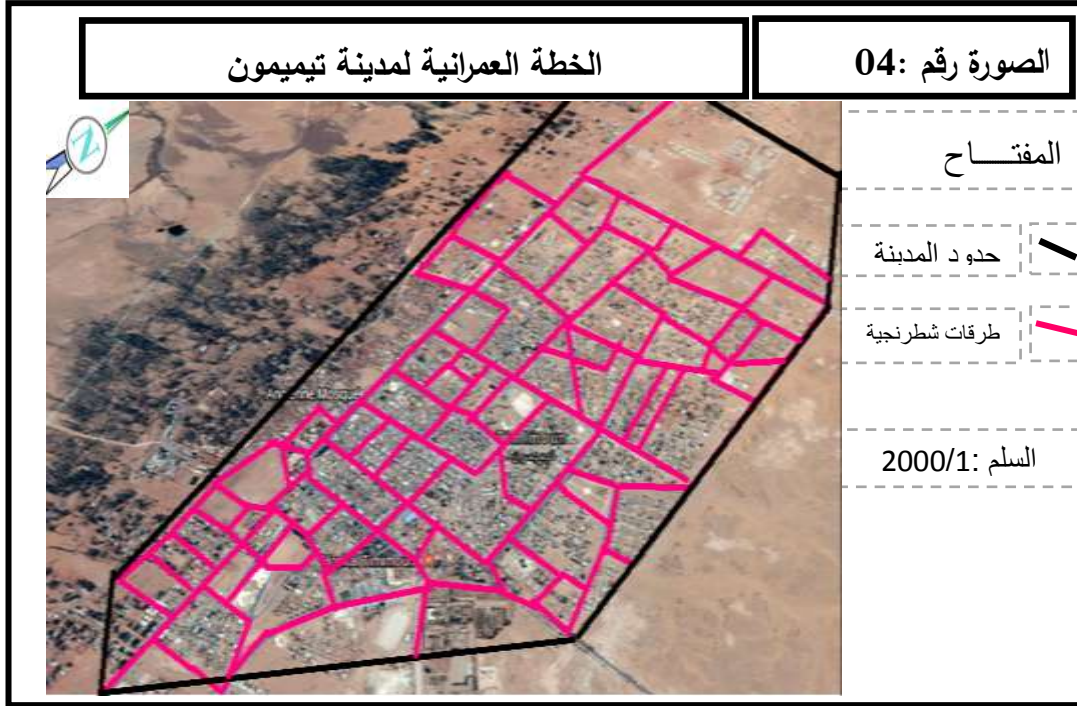


المصدر :مخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير + معالجة الطالبة 2017

5-2- الخطة العمرانية لمدينة تيميمون :

من خلال المخطط العام للمدينة لاحظنا ان الخطة المعتمدة لمدينة تيميمون هي الخطة الشطرنجية المنتظمة وفي هذا التخطيط تقسم المدينة الى عدة اقسام منتظمة تتقاطع فيها الشوارع طوليا وعرضيا وتتميز بسهولة تنقل وسائل المواصلات ومع ذلك فان مجال الرؤية في مفترقات الطرق غير محقق مما يسبب في حوادث المرور¹.

¹ العالم الجغرافي فالتر كريستالر 1993م المحاضرة 05 نظرية المكان المركزي.



المصدر : [www. Google earth .com](http://www.google-earth.com) معالجة الطالبة

3-5-الاطار المبني :

3-5-1- الدراسة السكنية :

الجدول رقم 06: تطور الحاضرة السكنية ومعدل شغل المسكن لمدينة تميمون

السنوات	عدد المساكن	المساكن المشغولة	عدد السكان	معدل شغل المسكن
1966	1262	985	4854	4.92
1977	1831	1472	7585	5.15
1987	3209	2206	12812	5.80
1998	3878	2829	17131	5.0
2008	4981	4802	28615	5.95

المصدر : المصالح التقنية لبلدية تميمون 2014 .

من خلال الجدول : نلاحظ ان عدد السكان غير متناسب مع عدد السكنات والدلالة على ذلك هو الزيادة في معدل شغل المسكن علما ان الحظيرة السكنية تهيمن على 53.75 % من المساحة الإجمالية المعمرة.

وكما نلاحظ ايضا أن معدل شغل المسكن ارتفع في السنوات الأخيرة نتيجة الارتفاع الملحوظ في عدد السكان رغم البرامج السكنية المطبقة من طرف الدولة .

5-3-1-1- التجهيزات :

تعتبر التجهيزات جزء لا يتجزأ من المدينة , بمختلف انواعها فهي من العناصر المهمة لأي بيئة حضرية , و تتميز مدينة تيميمون كباقي المدن على مختلف التجهيزات , الصحية , التعليمية , الثقافية , الدينية , السياحية , الرياضية وتحتل نسبة 15.04 % من المساحة المعمرة للمدينة.

حيث نجد ان هناك علاقة طردية بين هاته التجهيزات والنقل الحضري , فكلما زادت نسبة التجهيزات زادت عدد التنقلات .

1- التجهيزات التعليمية:

لم تظهر المدارس التعليمية ذات الصبغة الأكاديمية إلا في الفترة الاستعمارية تم اخذ عددها يتزايد بوتيرة مطردة بعد الاستعمار , وبدأت في التطور السريعابتداء من 1900م حيث يصل تعدادها الحالي إلى 20 مؤسسة تعليمية موزع على الأطوار التالية كما هو موضح في الجدول الموالي:

الجدول رقم 07: توزيع التلاميذ حسب الاطوار الدراسية ومعدل شغل القسم

الأطوار	عدد المؤسسات	عدد التلاميذ	عدد القاعات	معدل شغل القسم
الطور الأول والثاني	10	3069	108	29
الطور الثالث(الاكمالي)	4	2241	58	39
الثانوي	3	2442	64	38
التكوين (فلاحي - مهني)	2	400	16	25
المجموع	19	8152	246	33

المصدر: المصالح التقنية بالبلدية+PDAU 2014'

ب- التجهيزات الصحية:

تحتوي مدينة تيميمون على 05 مراكز صحية تتمثل في المركز الصحي (المستشفى الكبير) وثلاثة عيادات ومصحة المراقبة والملاحظات الوبائية .

* المستشفى الكبير (هاشمي أحمد): تم افتتاحه سنة 1983 بمساحة تقدر بـ: 9300 م² يحتوي

على 42 قاعة وبطاقة إستعاب 125 سرير؛ يضم 13 طبيبا من بينهم 08 أطباء اختصاصيين و 25 تقني سامي .

* العيادات الطبية : تحتوى المدينة على عيادتين متعددة الخدمات ، العيادة الأولى وهي أقدم مركز

صحي بالمنطقة يعود افتتاحه إلى سنة 1951 م ،بها 06قاعات علاج و06أطباء و12ممرض؛ أما

العيادة الثانية فهي عيادة متعددة الخدمات ، يعمل بها 03أطباء في الطب العام و07إختصاصيين و17

ممرض بالإضافة إلى وجود مخبر للتحاليل ومصحة الأشعة كان يوجد فرع طبي اختصاصي في طب

1.الأطفال

* مصلحة المراقبة والملاحظات الوبائية : تم افتتاحها سنة 1998 تقوم بمراقبة الإجراءات الوقائية ومكافحة الأمراض المتنقلة خصوصا عن طريق المياه, وتشمل على مصلحة التلقيحات ومصلحة علم الأوبئة، ومصلحة النظافة والتطهير، مصلحة التعقيم بالإضافة إلى وجود مخبر يعمل بها طبيب و 09 ممرضين.

* الخدمات الصحية الخاصة: تتمثل في العيادات الصحية التابعة للخواص والصيدليات فهناك أربعة عيادات خصوصية اثنتان منها لجراحة الأسنان و اثتان في الطب العام وكذلك توجد أربعة صيدليات اثنتان منها للقطاع العمومي و اثنتان تابعة للخواص.

ج - التجهيزات الثقافية والرياضية:

تقتصر هذه التجهيزات في المدينة على المراكز الثقافية وتضم عدة نوادي, اما الجانب الرياضي تتوفر مدينة تيميمون على تجهيزات مثل قاعة متعددة الرياضات تقدر مساحتها ب: 592316م² تم افتتاحها سنة 1998 ، كما يوجد بالمدينة مسبح كبير الذي يتعدى نفوذه إلى القصور المجاورة كما يوجد أيضا ملعب بلدي لكرة القدم وبعض الملاعب الصغيرة موزعة في مختلف الأنسجة العمرانية.

د - التجهيزات الدينية:

تضم مدينة تيميمون على 16 مسجد موزعة بصورة منظمة على مختلف الأحياء كما يوجد بالمدينة 05 مقابر ثلاثة في نطاق القصر و اثنتان في التوسع بعد الاستعمار بمساحة تقدر ب: 10هكتارات فنجد المقابر تحتل مكانة من حيث شغل الأراضي كما تسبب خلق إنقطاعات في التوسع العمراني.

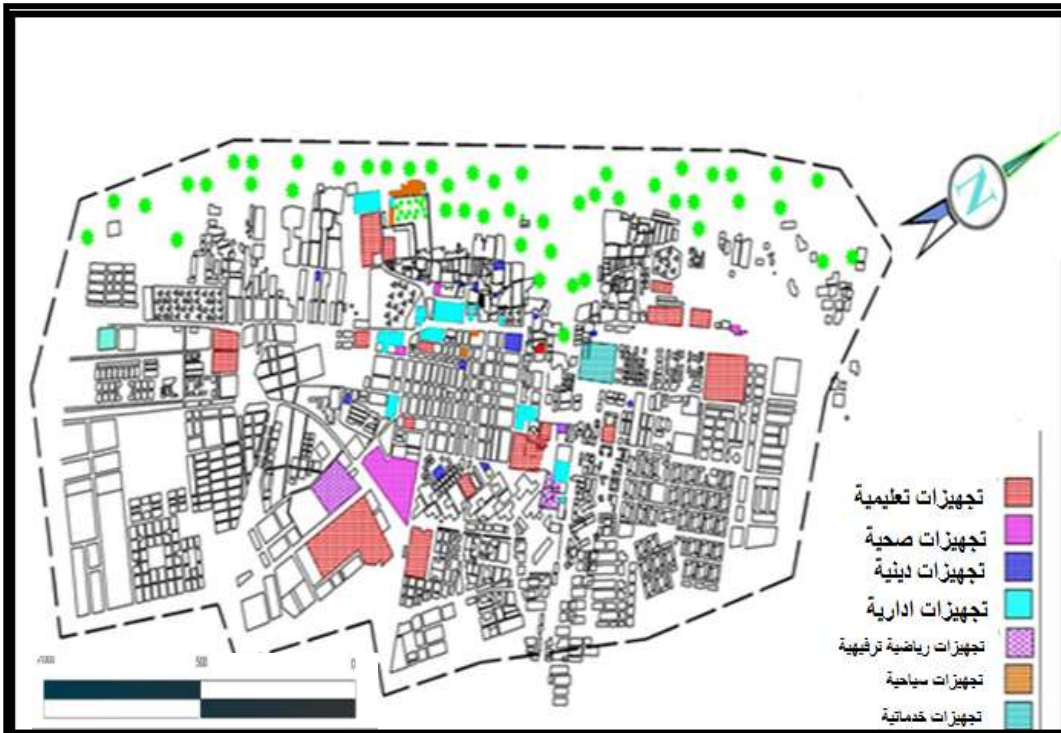
هـ - المرافق الإدارية:

متمثلة في الدائرة والبلدية البريد والموصلات فرع لمديرة الري و وكالات السياحية مصالح الضرائب مقاطعة التعمير والبناء مقاطعة الأشغال العمومية والبنوك

و - التجهيزات السياحية :

إن الهياكل السياحية المتواجدة في منطقة تميمون تقتصر على 04 فنادق و 03 مخيمات وأهمها (فندق قورارة فندق الواحات الحمراء فندق إغزر فندق مولاي الحسين) وأهم مخيمات مخيم النخيل مخيم القصر القديم مخيم الرمال الذهبية إضافة إلى الوكالات السياحية و الديوان السياحي وتبقى هذه التجهيزات غير كافية مقارنة بأعداد السياح المتوافدة على المدينة خلال السنة خاصة في المناسبات والاحتفاليات الكبيرة التي تحتضنها المدينة .

مخطط رقم 02: يوضح التجهيزات داخل المدينة



المصدر : المصلحة التقنية لبلدية تميمون +معالجة الطالبة 2017

5-3-2-دراسة الإطار الغير المبني :

5-3-2-1-الهياكل القاعدية :

• تصنيف الطرق من الناحية الإدارية : تتمثل في ما يلي :

* الطرق الوطنية : يمر بمدينة تيميمون طريقتين وطنيين وهما:

- الطريق الوطني (51) والذي يربط مدينة تيميمون بكل من أدرار بالناحية الجنوبية الشرقية، و غرداية مرورا بالمنيعة بالناحية الجنوبية الغربية.

- الطريق الوطني رقم (06) والذي يربط مدينة تيميمون بولاية بشار.

* الطرق الولائية : ونجدها تتمثل في ما يلي :

- الطريق الولائي رقم (151) الذي يربط تيميمون من الناحية الشمالية ببلدية تينركوك.

- الطريق الولائي رقم (73) الذي يربط مدينة تيميمون وبلدية أوقروت من الناحية الجنوبية .

- الطريق الولائي رقم (37) الذي يربط أولاد سعيد ومجموعة من القصور بمدينة تيميمون .

• تصنيف الطرق داخل النسيج الحضري :

* الطرق الرئيسية :

- الشارع الكبير أول نوفمبر الرابط بين مدينة تيميمون و تينركوك و المؤدي إلى فندق قورارة .

- شارع الأمير عبد القادر بعرض 40م الرابط بين التدفقات الآتية من أنحاء القطاعات وأجزاء المدينة.

* الطرق الثانوية :

وهي تلك الطرق التي تربط بين الطرق الرئيسية والأحياء السكنية، وهي تتميز في مدينة تيميمون

بالاكتظاظ وهذا راجع إلى ضيقها في بعض الأحيان وعدم تهيئتها من جهة أخرى.

* الطرق الثالثية :

وهي تلك الطرق التي تتخلل الأحياء السكنية ، وهي تتميز في مدينة تيميمون باختلاف أنماطها،

باختلاف نمط النسيج المتواجد فيها، وتتميز غالبيتها بنقص التهيئة والضيق كذلك.

الخلاصة :

نستخلص من الدراسة التحليلية لمدينة تيميمون عدة نقاط بالغة الأهمية منها :

- ✓ عرفت المدينة نموا عمرانيا كبيرا عبر مختلف الحقب الزمنية ما نتج عنه تطور ايجابي في عدد المساكن على مستوى المدينة .
- ✓ تتوفر المدينة على عدة شبكة تجهيزات متنوعة ومتعددة .
- ✓ حالة جيدة لمعظم الطرق خاصة الرئيسية .

الفصل الثالث

دراسة النقل الحضري
الجماعي للمدينة

تمهيد

1. الوكالة العمومية للنقل الحضري
2. تنظيم المؤسسة
3. شبكة خطوط النقل الحضري بمدينة
تيميمون
4. تحليل شبكة النقل الحضري الجماعي

خلاصة الفصل

تحليل الفرضية

تمهيد :

يعتبر النقل من أهم العناصر الفعالة في المدينة فهو بمثابة القلب النابض لها, باعتباره همزة وصل بين مختلف التجمعات الحضرية ومكوناتها الحضرية , ولما له من دور في تحقيق الدينامكية للمدينة والعمل على دفع عجلة التنمية والتقدم ودعم الاقتصاد الوطني والعالمي .
ومن خلال هذا الفصل سنحاول إعطاء لمحة عن واقع النقل الحضري الجماعي , بما ذلك المؤسسة على العمومية للنقل ووكالة النقل بتيميمون , وشبكة النقل الحضري الجماعي بمدينة تيميمون .

1-الوكالة العمومية للنقل الحضري لمدينة تيميمون :

التسمية : الوكالة العمومية للنقل الحضري لمدينة تيميمون .

الطبيعة القانونية : وكالة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري EPIC.

المقر الاجتماعي :منطقة النشاطات تيميمون.

رقم وتاريخ القيد في السجل التجاري : 12ب 00/00_172880

تاريخ الإنشاء: بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم : 10_92 المؤرخ في 14 مارس 2010 المتضمن إنشاء

المؤسسات العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري .

تاريخ الانطلاق الفعلي للنشاط :01 جانفي 2010.

المقر :مقر النشاطات تيميمون .

المساحة الإجمالية : 568م²

المساحة المبنية : 400م²

المحتويات : جناح إداري بسعة 280م² مستغل و 120م² غير مستغل .

الخطوط : 04 خطوط حضرية وشبه حضرية .

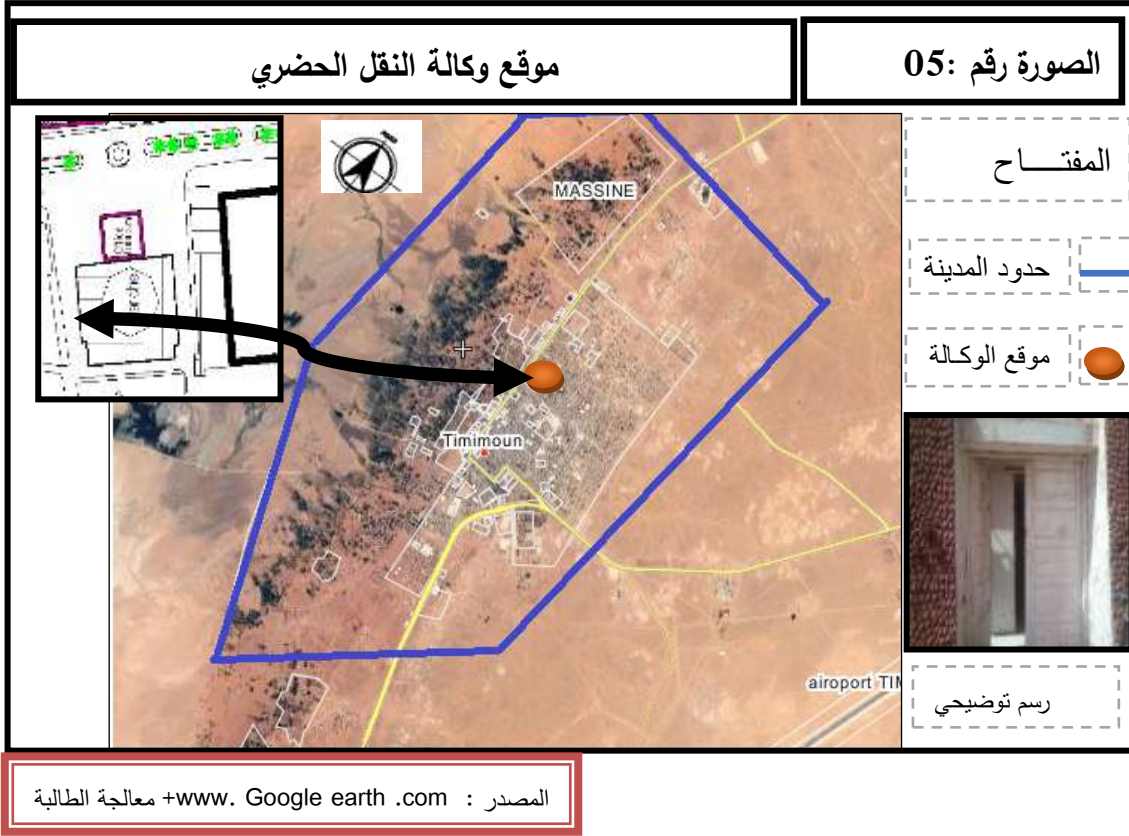
عدد العمال :22 عامل موزعة كما يلي :

- ❖ الإداريين :2 إداريين .
- ❖ السائقين :9 سائقين .
- ❖ القابضين :9 قابضين .
- ❖ عمال الامن والوقاية : منصب واحد.
- ❖ العمال في اطار الادمج المهني : عامل واحد

الجدول رقم 08: بطاقة تقنية للوكالة العمومية للنقل الحضري

عدد العمال	عدد المقاعد المتوفرة	عدد الحافلات	عدد الخطوط المستغلة	تاريخ بداية النشاط	
22	100	3	3	2016/01/01	الوكالة العمومية لنقل الحضري بتيميمون

المصدر : معالجة الطالبة 2017 اعتمادا على وكالة النقل بتميمون



2-تنظيم المؤسسة :

تمتلك المؤسسة إمكانيات بشرية ومادية بداية من الإداريين فهم 3 مهتمين بتسيير المؤسسة , إضافة إلى 9 سائقين و 9 قابضين يرتدون أزياء موحدة ويتميزون بالجدية في العمل مثل التوقف في كل المواقع والسماح للركاب بالنزول أينما شاؤوا, ومدة العمل ستة ساعات ونصف يوميا مقسمة إلى فوجين لكل حافلة الجرة التي يتقاضونها السائقين هي 3100 دج أما, بالنسبة للقابضين فهم يتقاضون 2100 دج وللحصول على هذه المهنة يتطلب مستوى الثالثة ثانوي ويجب أن تكون بحوزتهم رخصة سياقة .

2-1- عرض الخدمة المقدمة من طرف المؤسسة :

❖ حداثة الحافلة :

تتميز الوكالة العمومية للنقل بحداثة حافلاتها , إذ يعود تاريخ بداية نشاطها إلى 2016/01/01.

❖ نوع الحافلات :

الصورة رقم 06: توضح نوع الحافلات



المصدر: التقاط الطالب مارس 2017

للتعرف على نوع الحافلات قمنا بدراسة ميدانية على مستوى المحطة ووجدناها تمتاز بلون الأزرق مع اللون الأبيض كما أنها تحتوي على 27 مقعداً .

❖ تجهيز الحافلة :

لوجوب توفر وسائل الراحة والأمان قمنا بدراسة حالة الحافلات

من خلال توفر عدة شروط :

الصورة رقم 07: توضح المقاعد



المصدر: التقاط الطالب مارس 2017

• توفير شروط الراحة :

بالاعتماد على المعاينة الميدانية لحافلات الوكالة , وجدنا

أن الحافلات نسبة كبيرة منها ذات نوافذ ومقاعد سليمة

وأبواب جيدة تفتح أوتوماتيكياً, إلا أن النوافذ تفتقد

لغياب الستائر وهذا ما سبب إزعاج للركاب في حالة وجود

الرياح في الصيف .

• توفر مؤشرات الأمن والسلامة :

نلاحظ عدم توفر بعض الوسائل كقارورة الإطفاء ومنفذ النجدة .

❖ سعر التذكرة :

تحتزم الوكالة العمومية للنقل الحضري في مدينة تيميمون السعر المتعارف عليه وهو 15دج ثمن التذكرة.

❖ استيعاب الركاب :

تسع الحافلة الواحدة إلى 100 راكب في الرحلة الواحدة , وتصل إلى هذا الحد في فترات الذروة .

3- شبكة خطوط النقل الحضري بمدينة تيميمون:

3-1- خطوط النقل التي تشرف عليها وكالة النقل بتيميمون :

تمتلك الوكالة 3 حافلات موزعة على 3 خطوط وهي موضحة في الجدول الآتي

جدول رقم 09: خطوط النقل التي يشرف عليها وكالة النقل بتيميمون

رقم الخط	تسمية الخط	مسافة الخط	عدد الحافلات لكل خط	عدد الركاب المنقولين
الخط رقم 01	بنك التنمية - المحطة البرية	6.58	01	500 للدورة الواحدة
الخط رقم 02	بنك التنمية- حي المصالحة	6.86	01	400 للدورة الواحدة
لخط رقم 03	بنك التنمية-المحطة البرية	7.30	01	700 للدورة الواحدة
المجموع		20.74	03	1600

المصدر : معالجة الطالبة 2017 اعتمادا على وكالة النقل الحضري بمدينة تيميمون

تشرف وكالة النقل الحضري على 3 خطوط حضرية داخل المدينة :

بنك التنمية ,المصالحة - بنك التنمية ,المركب الرياضي - بنك التنمية , المحطة البرية .

من الجدول نستنتج : طول مسارات الخطوط , بالإضافة الى توفر حافلة على طول كل خط مما يزيد

من طول مدة الرحلة مما يجعل الكثير من السكان يقل عن استعمال النقل الجماعي .

الجدول رقم 10: الخطوط المستغلة فعليا من طرف القطاع العام

المسار		رقم الخط
الاياب	الذهاب	
<p>المحطة البرية - مديرية الشباب والرياضة - الفرع البلدي حي 50 مسكن - المركز التجاري - محطة الوقود - المستشفى (مصلحة الامومة والطفولة) - مكتب موبيليس - البريد والمواصلات - بنك التنمية</p>	<p>بنك التنمية - البريد والمواصلات - مكتب موبيليس - المستشفى (مصلحة الامومة والطفولة) - مسجد حي 110 مسكن - مفترق الطرق (حي المعلمين و مسرح الهواء الطلق) - حي قوبا - متوسطة رماني علي - ثانوية سعد دحلب - حي 50 مسكن - المحطة البرية .</p>	الخط رقم 01
<p>حي المصالحة - مركز الشرطة - البلدية - جلفاوي - مفترق السوق السنوي - نزل اغزر - المسجد الكبير - بنك التنمية .</p>	<p>بنك التنمية - مستودع البلدية - حي حاسي صاكة - ثانوية القائد موسى ابن نصير - حي الوثام - السوق الجديدة المغطاة - حي المصالحة .</p>	الخط رقم 02

<p>الخط 03</p>	<p>بنك التنمية - المسجد الكبير الخليل- نزل اغزر- السوق السنوي- البريد والمواصلات-- وكالة تشغيل - مستشفى ماسين - محطة الوقود اللوطو - مركز الصم والبكم - ثانوية سلكة - حي 200 الجديدة - محافظة الغابات - محل الخردوات امزاقاغ- نزل ماسين-مركب رياضي الجديد .</p>	<p>مركب رياضي الجديد - محطة الوقود - مركز الصم البكم - ثانوية سلكة- مستشفى ماسين- وكالة التشغيل-البريد - ما مون - نزل اغزر- المسجد الكبير - بنك التنمية.</p>
----------------	---	--

المصدر : معالجة الطالبة 2017 اعتمادا على وكالة النقل الحضري تيميمون

نستنتج من الجدول :

ان الحافلات تبدأ من نفس نقطة الانطلاق ولكنها تختلف في المسارات بالنسبة للذهاب والإياب وتعود لنفس نقطة الانطلاق .

4- تحليل شبكة النقل الحضري الجماعي :

4-1- تحليل الخط رقم 01 : (بنك التنمية - المحطة البرية)

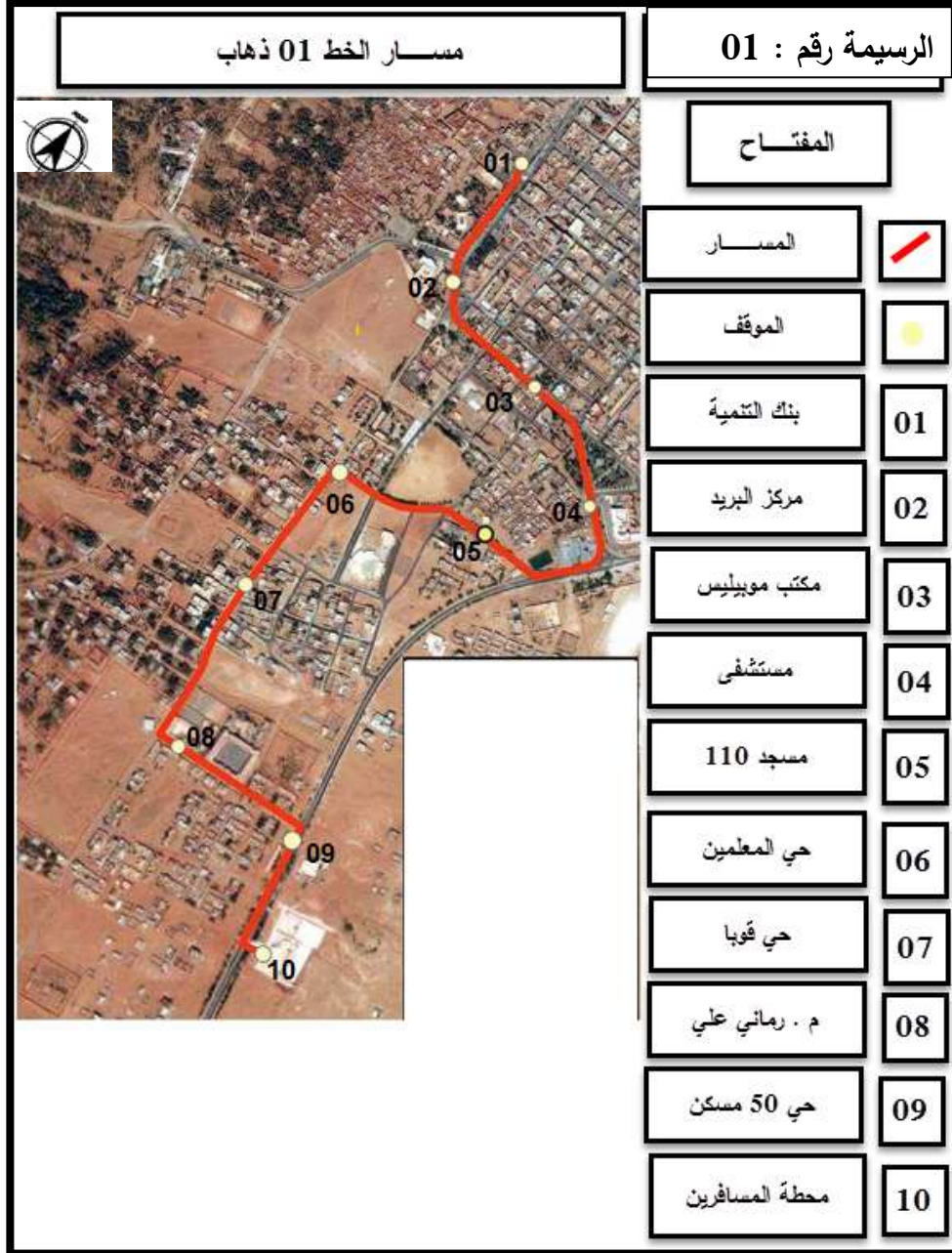
الذهاب : بنك التنمية - البريد والمواصلات - مكتب موبيليس -المستشفى (مصلحة الامومة والطفولة)-

مسجد حي 110 مسكن -مفترق الطرق (حي المعلمين و مسرح الهواء الطلق)- حي قويا - متوسطة

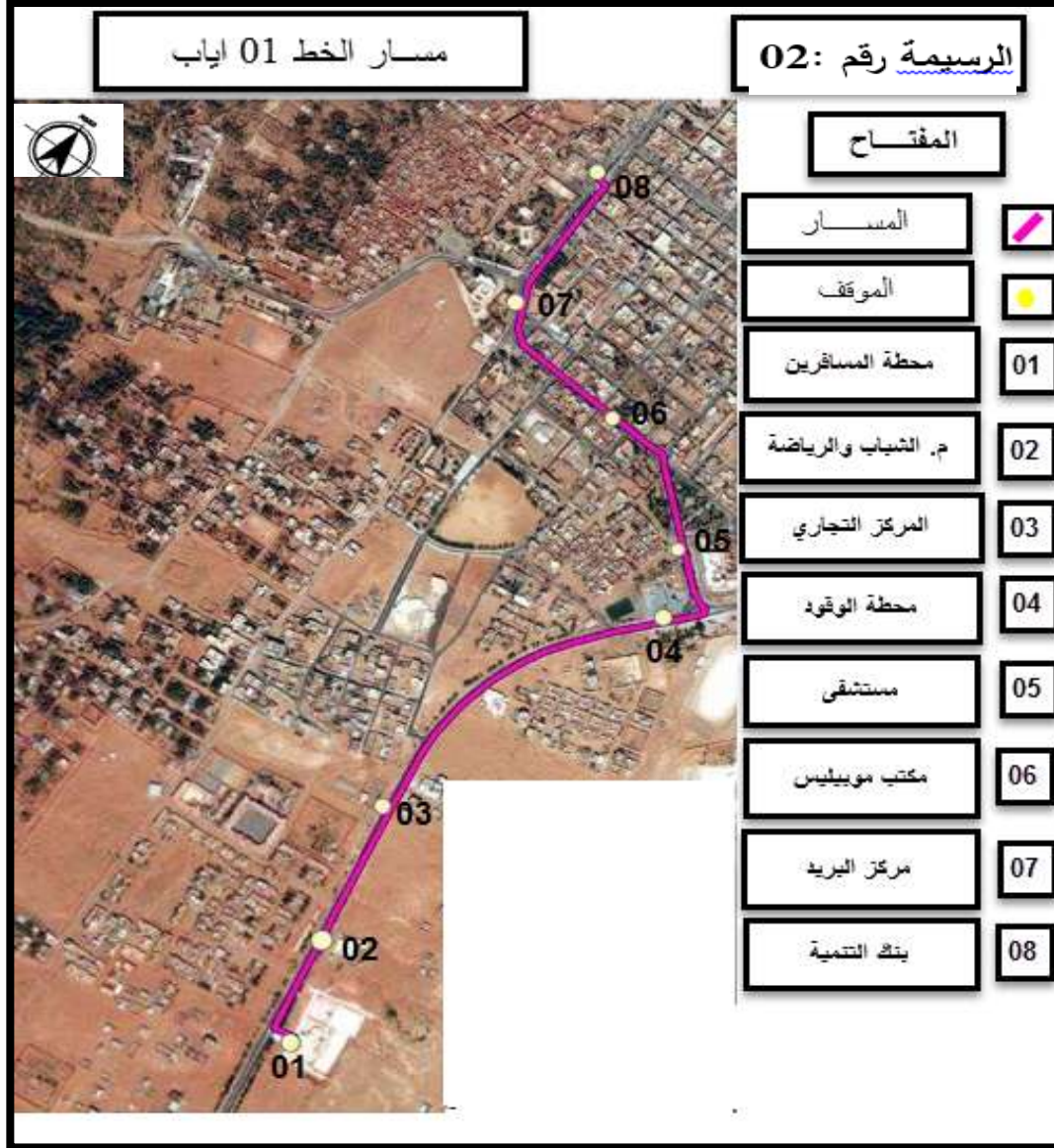
رمانى علي - حي 50 مسكن -ثانوية سعد دحلب - المحطة البرية .

الإياب :المحطة البرية - مديرية الشباب والرياضة - الفرع البلدي حي 50 مسكن - المركز التجاري -
محطة الوقود - المستشفى (مصلحة الامومة والطفولة) - مكتب موبيليس - البريد والمواصلات -بنك

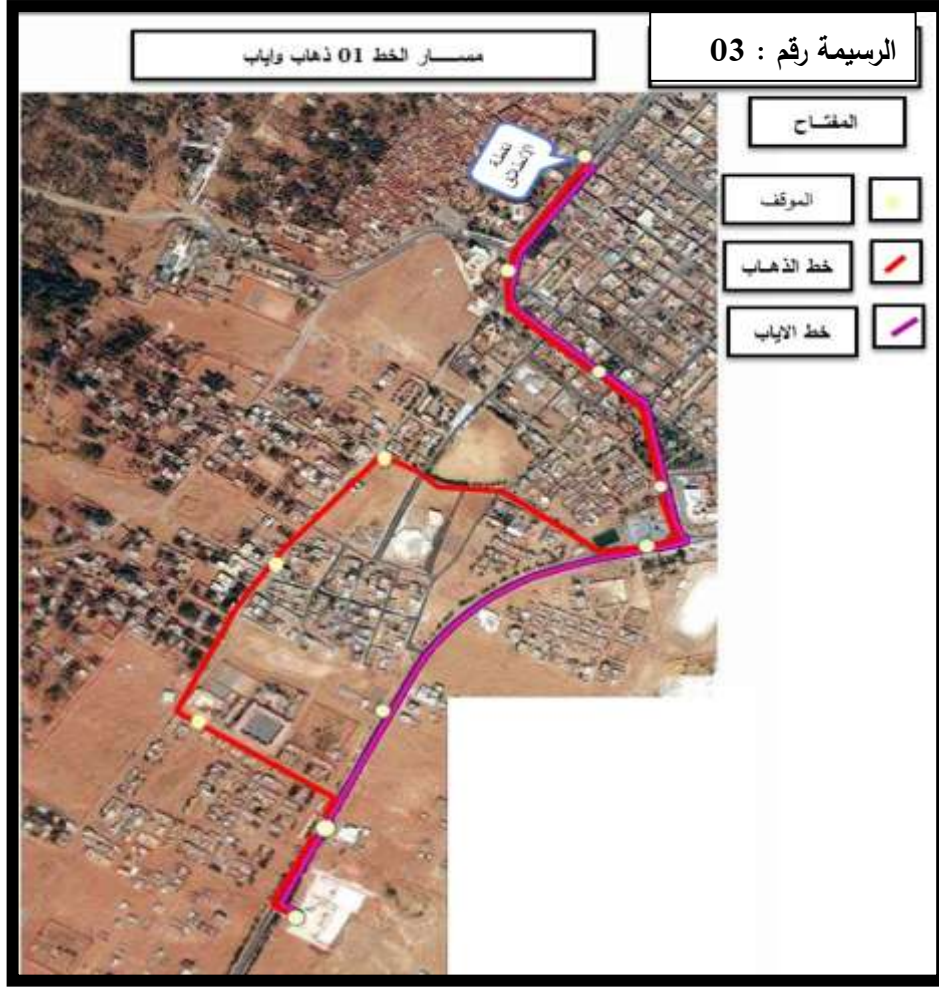
التنمية.



المصدر : Arcgis +google earth +تعديل الطالبة 2017



المصدر : Arcgis +google earth pro +تعديل الطالبة 2017



المصدر: Arcgis+google earth pro+تعديل الطالبة 2017

الجدول رقم 11: خصائص الخط رقم 01

رقم الخط	الطول(كم)	عدد المواقف	عدد الحافلات	عدد وحدات النقل اللازمة	عدد الرحلات	زمن الدورة
01	6.58	19	01	3	20	20 د

المصدر : انجاز الطالبة 2017

من تحليل الخط رقم 01 ومن خلال الجدول , نسجل الملاحظات التالية :

يربط الخط رقم 01 بنك التنمية بالمحطة البرية ,مرورا بعدة احياء , كما ان خط الذهاب وخط الإياب

يشارك في بعض نقاط التوقف (بنك التنمية - مركز البريد - موبيليس - المستشفى).

نوع مسار الخط رقم 01: دائري

عدد وحدات النقل : تستخدم حافلة واحدة لتغطية خدمة النقل على مستوى طول الخط .

وبالاعتماد على العلاقة التالية : عدد وحدات النقل اللازمة = (زمن الدورة / فترة التقاطر)*1.10

نلاحظ ان الخط رقم 01 :يستلزم 3 حافلات لتغطية طلبية النقل على مستوى الخط.

مواقف ذات أهمية على مستوى الخط : بنك التنمية - موبيليس - المستشفى - المحطة البرية.

وسجلنا غياب الإشارات الدالة على محطات التوقف في بعض المواقف على هذا الخط .

4-2- تحليل الخط رقم 02 : (بنك التنمية - حي المصالحه)

الذهاب :بنك التنمية - مستودع البلدية - حي حاسي صاكة - ثانوية القائد موسى ابن نصير - حي

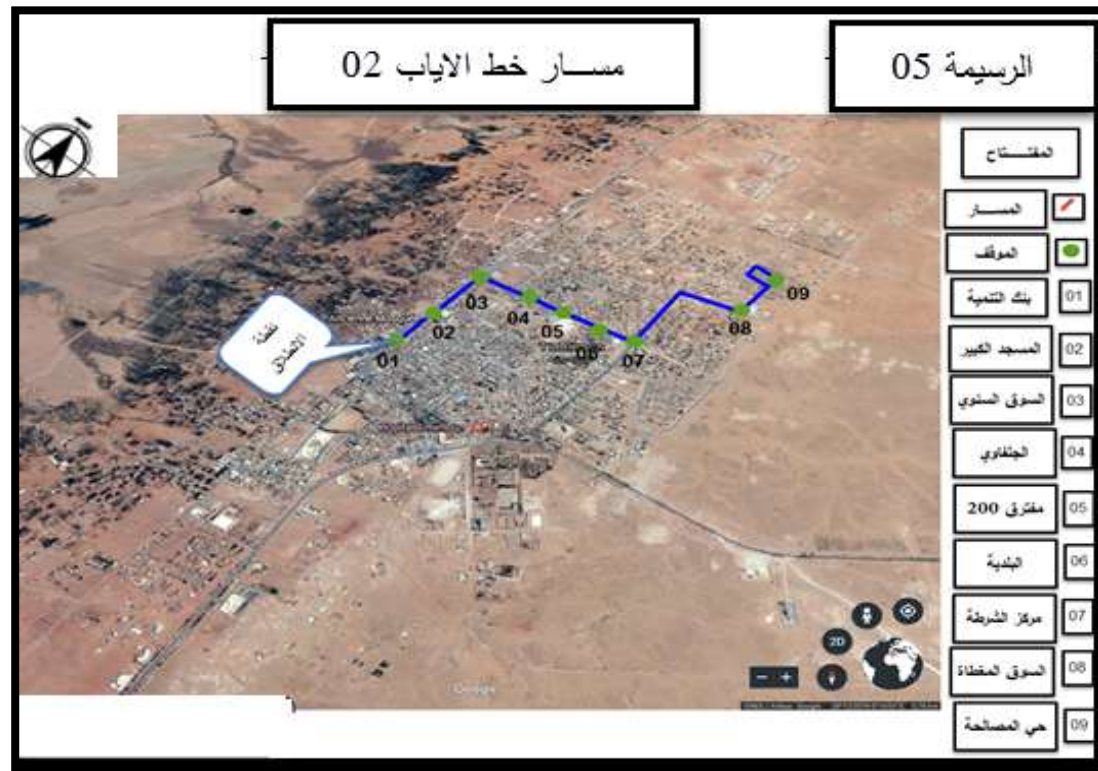
الوئام - السوق الجديدة المغطاة - حي المصالحه .

الإياب :حي المصالحه - مركز الشرطة - البلدية- الجلفاوي - مفترق الطرق 200 مسكن - نزل اغزر

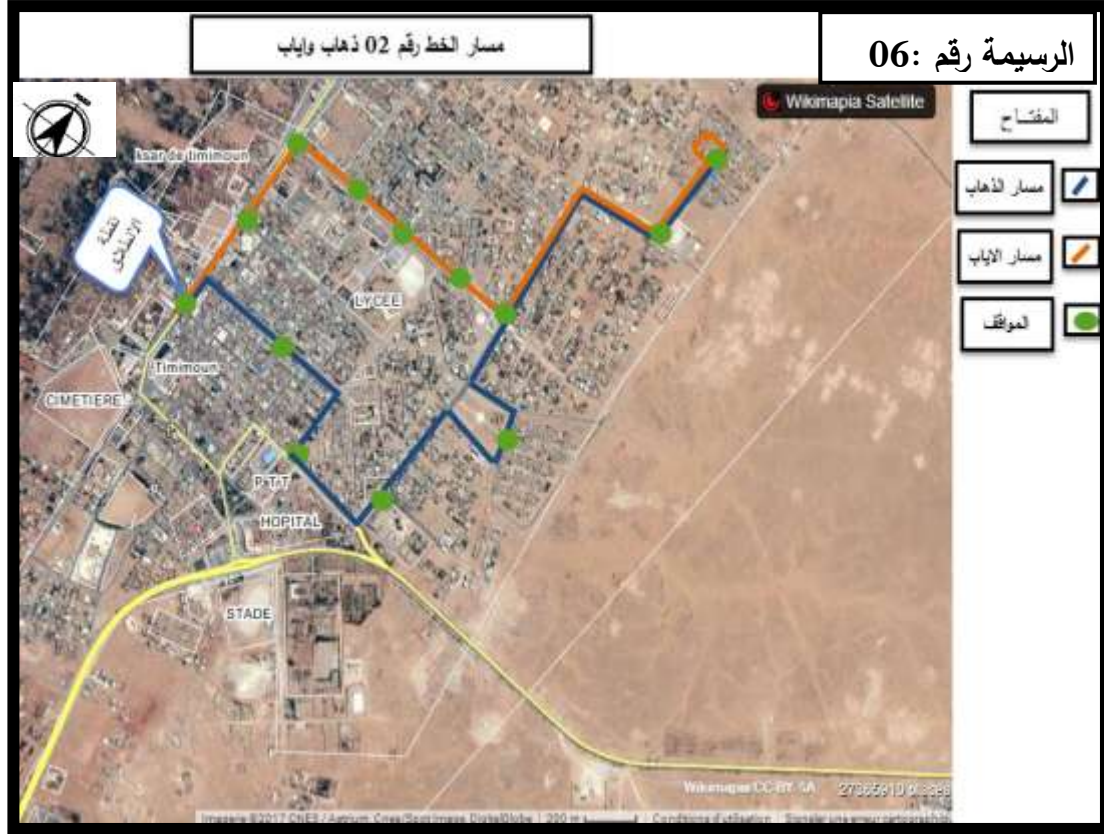
- المسجد الكبير الخليل - بنك التنمية .



المصدر: Arcgis+google earth pro+تعديل الطالبة 2017



المصدر: Arcgis+google earth pro+تعديل الطالبة 2017



المصدر : Arcgis +google earth pro +تعديل الطالبة 2017

الجدول رقم 12 : خصائص الخط رقم 02

رقم الخط	الطول (كم)	عدد المواقع	عدد الحافلات	عدد وحدات النقل اللازمة	عدد الرحلات	زمن الدورة
01	6.86	15	01	02	20	25د

المصدر : انجاز الطالبة 2017

من تحليل الخط رقم 02 ومن خلال الجدول , نسجل الملاحظات التالية :

يربط الخط رقم 01 بنك التنمية بحي المصالحة مرورا بعدة احياء ,وبعدة تجهيزات مهمة كالفرع البلدي

ومركز الشرطة ,مما يعطي للخط أهمية كبيرة .

نوع مسار الخط : دائري

عدد وحدات النقل : تستخدم حافلة واحدة لتغطية خدمة النقل على مستوى طول الخط .

وبالاعتماد على العلاقة التالية : عدد وحدات النقل اللازمة = (زمن الدورة / فترة التقاطر) * 1.10

نلاحظ ان الخط رقم 02 , يستلزم حافلتين لتغطية طلبية النقل على هذا الخط .

مواقف ذات أهمية على مستوى الخط :

مركز الشرطة - الفرع البلدي - الثانوية موسى ابن نصير .

4-3- تحليل الخط رقم 03 : (بنك التنمية - المركب الرياضي)

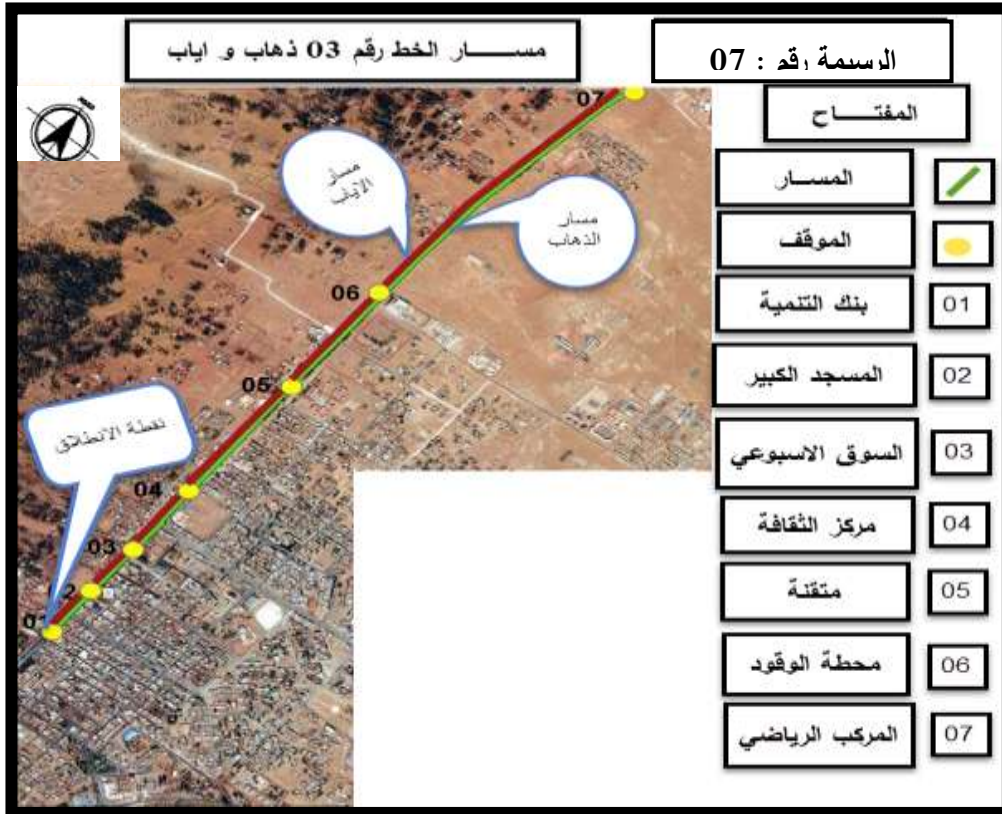
الذهاب : بنك التنمية - المسجد الكبير - نزل اغزر - السوق السنوي - البريد والمواصلات - وكالة

تشغيل - مستشفى ماسين - محطة الوقود اللوطو - مركز الصم والبكم - ثانوية سلكة - حي 200

الجديدة - محافظة الغابات - محل الخردوات امزاقاغ - نزل ماسين -مركب رياضي الجديد .

الإياب : مركب رياضي الجديد - محطة الوقود - مركز الصم والبكم - ثانوية سلكة - مستشفى ماسين -

البريد - مامون - نزل اغزر - بنك التنمية .



المصدر : Arcgis +google earth pro +تعديل الطالبة 2017

الجدول رقم 13 : خصائص الخط رقم 03

رقم الخط	الطول (كم)	عدد المواقع	عدد الحافلات	عدد وحدات النقل اللازمة	عدد الرحلات	زمن الدورة
01	7.30	15	01	5	18	35 د

المصدر : انجاز الطالبة 2017

من تحليل الخط رقم 03 ومن خلال الجدول , نسجل الملاحظات التالية :

يربط الخط رقم 01 بنك التنمية بالمركب الرياضي مرورا بعدة احياء , وبعده تجهيزات مهمة , كالبريد ووكالة التشغيل .

نوع مسار الخط: مماسي

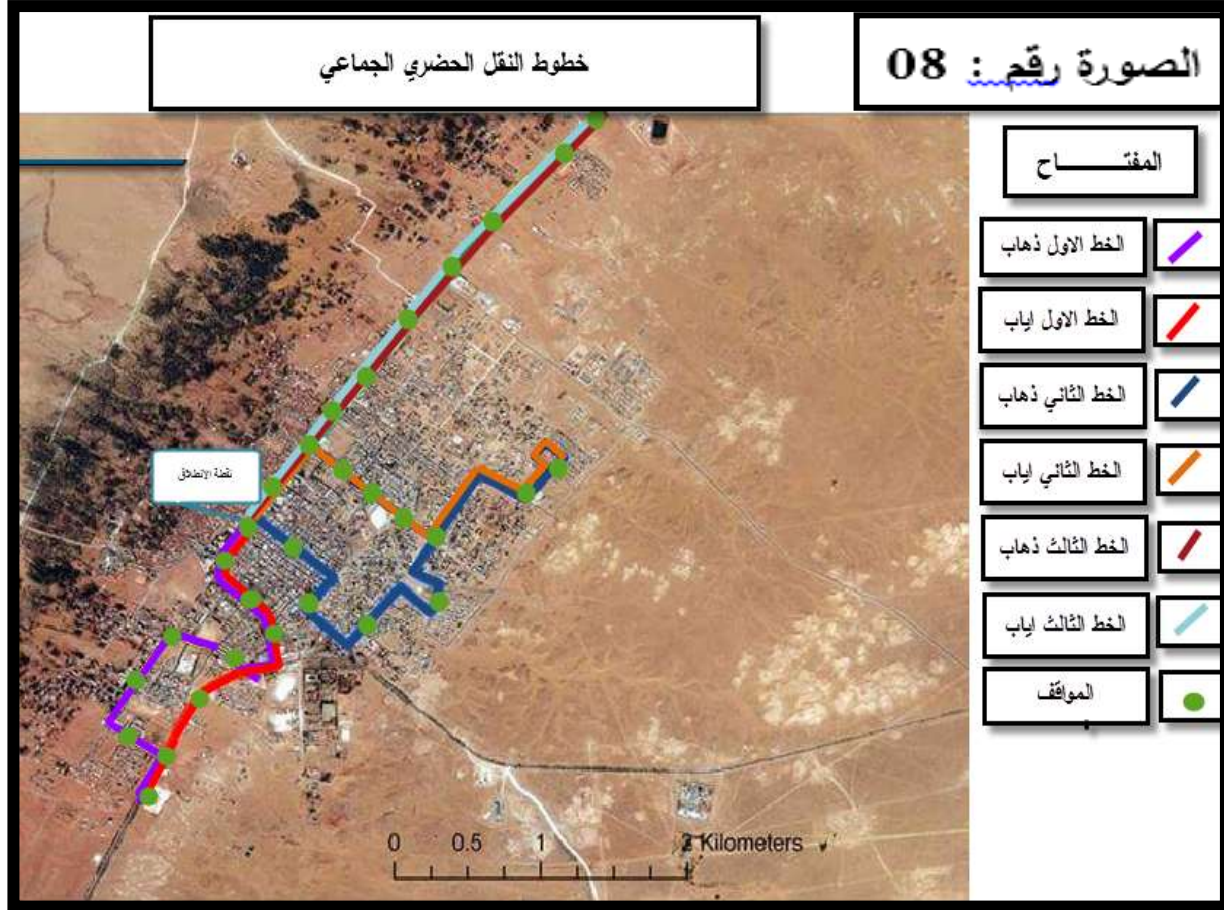
عدد وحدات النقل : تستخدم حافلة واحدة لتغطية خدمة النقل على مستوى طول الخط .

وبالاعتماد على العلاقة التالية : عدد وحدات النقل اللازمة = (زمن الدورة / فترة التقاطر) * 1.10

نلاحظ ان الخط رقم 03 : يستلزم إضافة 5 حافلات لتغطية الطلب على هذا الخط .

مواقف ذات أهمية على مستوى الخط : المسجد الكبير - السوق الأسبوعي - البريد , حيث سجلنا

غياب الإشارات الدالة على باقي محطات التوقف مثل وكالة التشغيل ومركز الصم البكم.



المصدر : Arcgis +google earth pro +تعديل الطالبة 2017

من خلال المعاينة الميدانية , ومن خلال تحليل شبكة النقل الحضري الجماعي لمدينة تيميمون ,

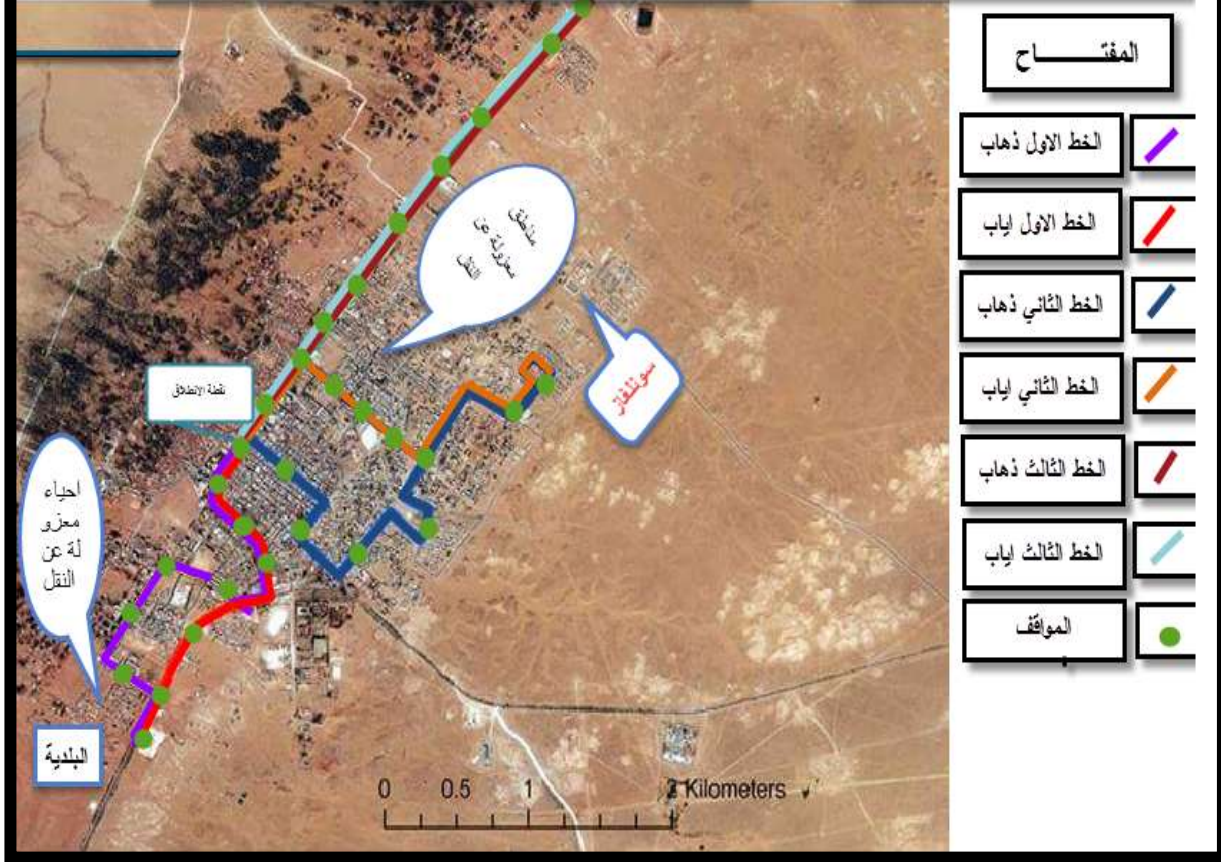
استخلصنا ان شبكة النقل تعاني من عدة مشاكل :

❖ لا تصل خدمة النقل الحضري الجماعي الى بعض الاحياء من مناطق المدينة والتي تعتبر مهمة

مثل السونلغاز - بلدية النور وبعض الاحياء الاخرى.

الصورة رقم : 09

اهم التجهيزات بالنسبة الى شبكة النقل



المصدر : Arcgis +google earth pro +تعديل الطالبة 2017

❖ غياب الإشارات الدالة على نقاط التوقف مما يجعل المتنقل في حيرة في أماكن الوقوف ويجعل

الحافلة تتوقف عشوائيا على طول الخط مما يزيد من طول مدة الرحلة .

❖ استغلال بعض السكان لمواقف الحافلات ,كمواقف مؤقتة مما يعرقل توقف الحافلات على مستواها.

الصورة 11 : توضح استغلال مواقف حافلات

الصورة رقم 10 : توضح غياب إشارات المواقف



المصدر : النقاط الطالبة افريل 2017

- ❖ استنتاج : المنطقة الغير مستفيدة من النقل هي مجموعة من عدة احياء بالإضافة الى تجهيزات , لا يمر بها أي خط , ولذلك تحتاج الى خط نقل .
- ❖ نقص الواقيات وأماكن الانتظار بالنسبة للحافلات .
- ❖ وجود مواقف غير مهيأة .
- ❖ نقاط الانطلاق (شبه محطات) لا تتوفر على تجهيزات خاصة , كمقاعد الجلوس والتنظيل .
- ❖ رغم المشاكل الموجودة على مستوى شبكة النقل الحضري الجماعي الا ان لديه إيجابيات وهي :
- ❖ حداثة حافلات النقل الحضري الجماعي في مدينة تيميمون .
- ❖ التسعيرة مناسبة لكافة السكان وخاصة ذوي الدخل الضعيف من اجل قضاء حاجياتهم .
- ❖ يضمن تنقل كافة الافراد الى أماكن عملهم , وخاصة الذين لا يملكون سيارة خاصة .
- ❖ لا توجد منافسة من طرف القطاع الخاص مما يتيح زيادة الاستثمار في مجال النقل الحضري الجماعي .
- ❖ التقليل من التلوث

خلاصة الفصل :

من خلال قيامنا بدراسة النقل الحضري الجماعي استخلصنا مايلي :

إيجابيات :

- حداثة حافلات النقل الحضري الجماعي والذي بدأ نشاطها في 2016/01/01.
- سعر التذكرة مناسب لكل الأشخاص ,وهو السعر المتعارف عليه 15 دج وهو مناسب للعائلات ذوي الدخل الضعيف .
- عدم وجود منافسة من قبل القطاع الخاص.
- المعاملة الجيدة المقدمة من طرف عمال النقل الجماعي للركاب.
- تنظيم معظم أوقات الحافلات في نقطة الانطلاق .

سلبيات :

- شبكة النقل الحضري الجماعي لا تغطي جميع انحاء المدينة .
- تقارب كبير في تموضع بعض المواقع ,وهذا ما يزيد من طول مدة الرحلة .
- غياب أدوات الوقاية والنظافة , وعدم وجود ستائر داخل الحافلة .
- الازدحام المروري يؤدي الى إطالة وصول الحافلات في الوقت المناسب في الخط من بنك التنمية والمؤدي الى المركب الرياضي .
- عدم وجود محطة خاصة بالحافلات .
- المواقع غير مهياة .
- طول مدة الانتظار .

تحليل الفرضية :

من خلال دراستنا للنقل الحضري الجماعي ,استخلصنا ان هناك عدة أسباب ,أدت الى ظهور المشاكل التي يعاني منها النقل وذلك من خلال النتائج التي توصلنا اليها :ان شبكة النقل الجماعي لا تغطي جميع انحاء المدينة , حيث ان هناك احياء لا تشهد خدمة النقل الحضري الجماعي مما يجعلها احياء مهمشة داخل الوسط الحضري , بالإضافة الى تقارب الكبير في تموضع المواقع على مستوى بعض الخطوط , وهذا ما يؤدي الى ضرورة تسيير وتنظيم الخطوط المستغلة فعليا بوسيلة نقل , وهذا يؤكد صحة الفرضية الأولى .

وينفي صحة الفرضية الثانية

التَّوَصِيَّةَات

و

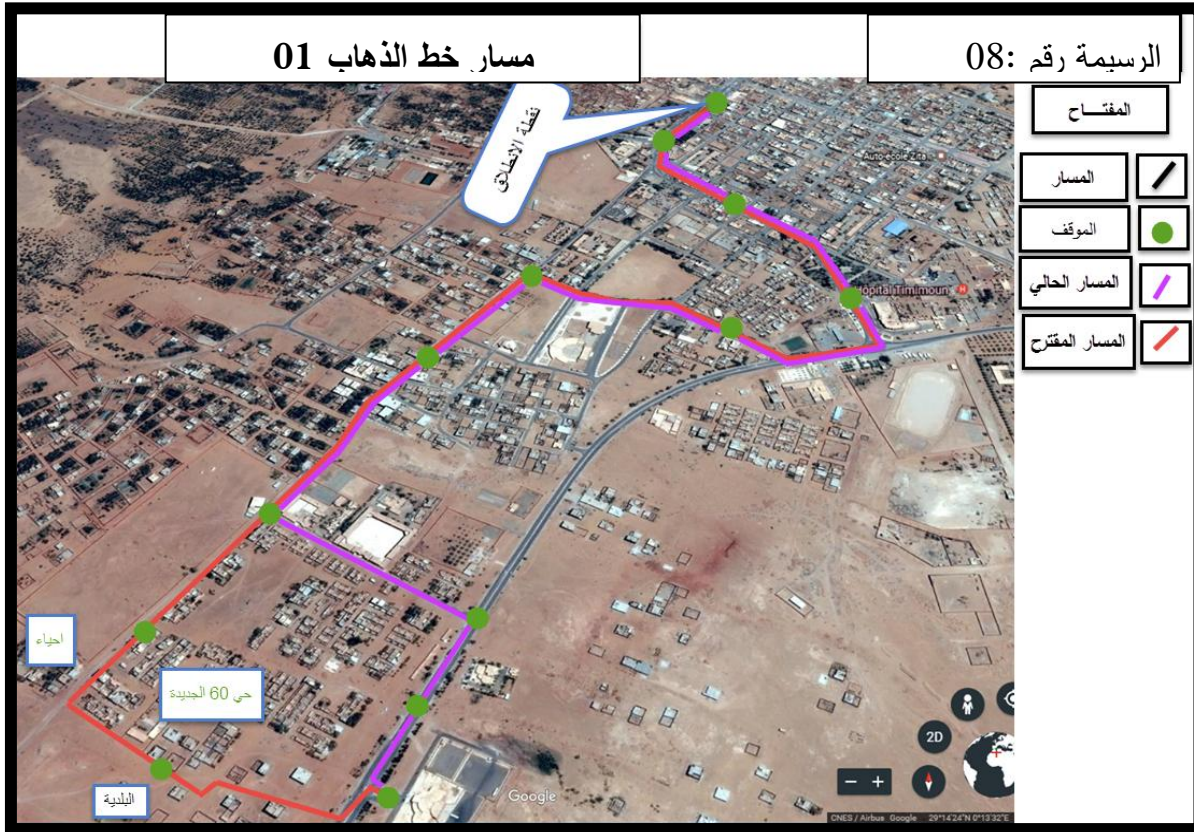
الْأَقْرَابَات

1-الاقتراحات:

1-1- اقتراح مسار لخط الذهاب 01 :

الذهاب : بنك التنمية -مركز البريد - مكتب موبيليس - المستشفى - مسجد 110- حي المعلمين -
حي قوبا - متوسطة رماني علي - حي 50مسكن - حي 60 مسكن الجديدة -البلدية (النور)- المحطة
البرية .

الإياب: المحطة البرية - البلدية (النور) - 60 مسكن الجديدة - حي 50 مسكن - متوسطة رماني علي
- حي قوبا - حي المعلمين - مسجد 110 مسكن - المستشفى - مكتب موبيليس - مركز البريد - بنك
التنمية .



المصدر: www.google earth.:معالجة الطالبة 2017

الجدول رقم 14 : خصائص الخط رقم 01 ذهابا

عدد وحدات النقل اللازمة	عدد المواقع	الطول (كم)	رقم الخط
03	11	6.78	01

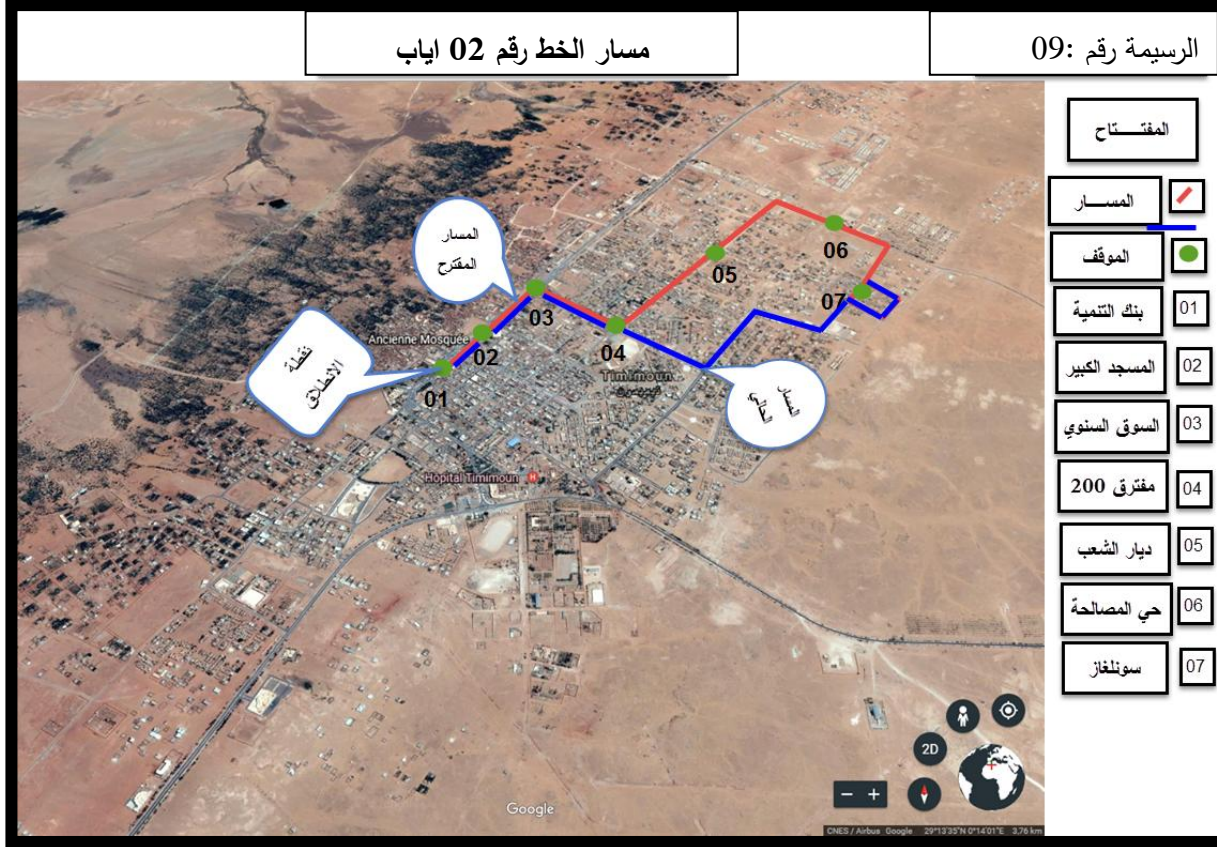
المصدر : من اعداد الطالبة 2017

غيرنا في مسار الذهاب بالنسبة للخط 01 بعدما كان يمر من البلدية مباشرة الى المحطة البرية , قمنا بزيادة طول مدة الرحلة , وذلك بمرور الحافلة بالبلدية 50 مسكن مرورا بالأحياء التي كانت معزولة عن النقل كحي 60 الجديد ومرورا بالبلدية النور, التي تعتبر تجهيزا مهما بالنسبة للأحياء المحيطة بها , وبالنسبة لمسار الإياب لدى الحافلة تمر على نفس مواقع في نفس الاتجاه لمسار الذهاب . وبالنسبة لمسار الإياب , لم نعدل فيه الا اننا خصصنا له حافلة تمر على نفس المسار وعلى نفس المواقع ذهابا وإيابا .

1-2- اقتراح مسار للخط 02 إياب :

الذهاب: بنك التنمية - المسجد الكبير - السوق السنوي - مفترق 200 - ديار الشعب - سونلغاز - حي المصالحة .

الاياب :حي المصالحة - مركز الشرطة- البلدية- حي 200 مسكن - الجلفاوي - مفترق الطرق حي 200 مسكن - نزل اغزر- المسجد الكبير - سيدي بوغرارة- بنك التنمية .



المصدر: www.google.earth + معالجة الطالبة 2017

الجدول رقم 15: مسار الخط 02 اياب

رقم الخط	الطول (كم)	عدد المواقع	عدد وحدات النقل اللازمة
02	6.69	07	02

المصدر: من اعداد الطالبة 2017

بالنسبة لخط الذهاب للمسار 02 لم يجري عليه أي تدخل , الا اننا خصصنا له حافلة ذهابا وإيابا من نقطة الانطلاق بنك التنمية الى حي المصالحة .

1-3- اقتراح محطة نهائية لتوقف الحافلات :

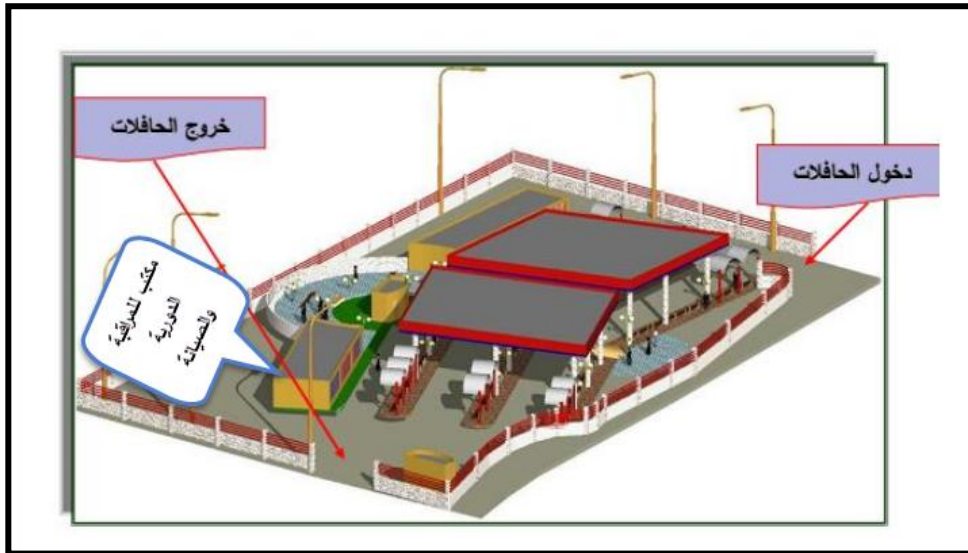
✓ من خلال دراستنا للمدينة نجد انها لا تحتوي على محطات خاصة بالنقل الحضري على المدى المتوسط , ولهذا نقترح انشاء محطة مغطاة للخطوط المقترحة تتوفر فيها التجهيزات الضرورية وتتمثل في :

توفير مقاعد الجلوس بأغطية واقية من مختلف العوامل الطبيعية .

وضع اللافتات الالكترونية التي تبين رقم الخط , مساره , مكان الانطلاق والوصول.

وضع إشارات تبين دخول وخروج الحافلات من المحطة .

الصورة رقم 12: المحطة المقترحة



المصدر : انجاز الطالبة 2017

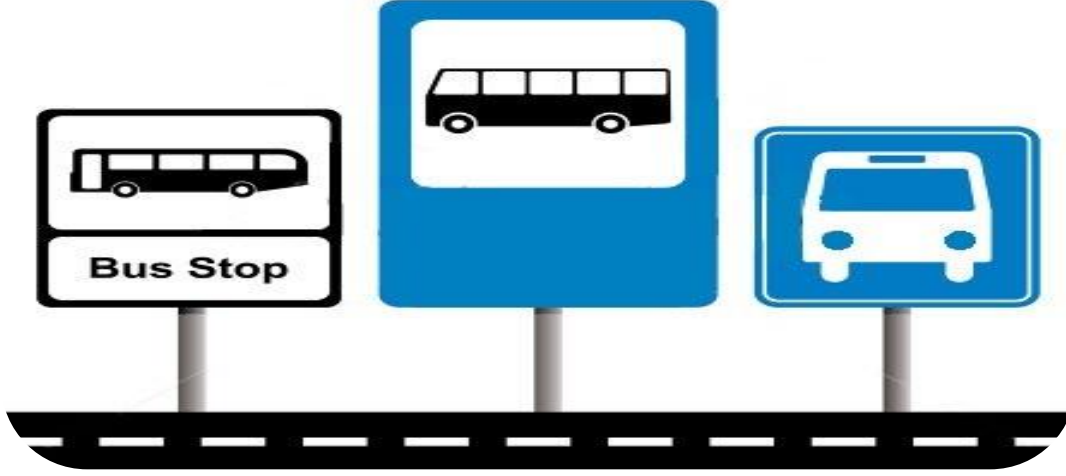
1_14 اقتراحات على مستوى المواقع :

✓ انشاء مخططات تصميمية لاماكن التوقف وتفعيلها على الواقع .

✓ وضع اللافتات التي تدل على هذا الموقف .

✓ إعادة تهيئة المواقع وتزويدها بأماكن الجلوس وان تكون مغطاة للوقاية من المتغيرات الجوية وذلك من اجل توفير الراحة للركاب

الصورة 13 : لوحة اشارة نقاط التوقف



المصدر : اعداد الطالبة 2017

الصورة 14 : اماكن التوقف



المصدر : اعداد الطالبة 2017

2- التوصيات :

- إعادة هيكلة الخطوط المستغلة وازافة خطوط أخرى
- انشاء مؤسسة عمومية للنقل الحضري بالحافلات مدينة تميمون نسميها ETUAB
- الحفاظ على المؤسسة العمومية للنقل بالحافلات واجراء تحيين على مستوى الخطوط ذلك من اجل تغطية مستقبلية جيدة للمدينة .
- إعادة تقييم الهياكل القاعدية (الطرق - المحطات - المواقع - الخطوط) :
- تدعيم كل المفترقات بكل الإشارات الأفقية والعمودية اللازمة لتفادي المشاكل المرورية بها.
- زيادة عدد الحافلات في الخطوط التي تعاني النقص في ذلك لتحسين الخدمة وتفادي الانتظار الطويل.
- تخصيص مسار خاص للنقل بالحافلات لتفادي الزحمة المرورية .
- تحديد وقت انتظار الحافلات في المواقع والمحطات لضمان وصول الركاب الى وجهاتهم دون تأخر، تشجيعا لهم على استعمال التنقل بواسطة الحافلات.
- انشاء دراسات ميدانية مع التطبيق تشمل توزيع مختلف محطات النقل على كامل الخط حسب الكثافة السكانية للقطاعات العمرانية , هذا التكفل يكون بإشراف ويقتصر على الجهات المختصة المعنية بذلك , وهذا بلجان ذات كفاءات يتطلبها الميدان .
- إيجاد مسايرة بين خطوط النقل والهياكل القاعدية المتوفرة .
- تخصيص أروقة في الخط الحضري خاصة بحافلات النقل , ومنع توقف ومرور السيارات بها خاصة في ساعة الذروة .

استنتجنا ان الشبكة لا تغطي جميع مناطق المدينة , كما ان هناك بعض المواقع المتقاربة فيما بينها , مما يزيد من طول مدة الرحلة , كما ان معظم المواقع غير مهيأة , وهذا ما أدى الى تراجع في شبكة النقل الحضري .

ولكن رغم ذلك فان له مميزات وهي انه حديث النشأة , كما انه لا توجد منافسة من طرف الخواص .

ويعد وقفنا على اهم المشاكل التي يعاني منها النقل الحضري بالحافلات في مدينة تيميمون , قمنا باقتراح مجموعة من الاقتراحات والتوصيات ,والتي تمثلت في اقتراح محطة للحافلات وتهيئة نقاط توقفها اما فيما يخص شبكة النقل الحضري الجماعي قمنا باقتراح خطين نقل جديدين ,ونامل ان تحد هذه الاقتراحات من مشاكل النقل عموما والنقل الحضري الجماعي خصوصا , وذلك من اجل خلق منظومة نقل حضرية جماعية فعالة ومستدامة .

نتمنى ان نكون قد وفقنا ولو بالقليل لإيصال فكرة عن النقل الحضري الجماعي بمدينة تيميمون ونرجوا اننا قد وفقنا في حل تساؤلات ومشاكل التي طرحناها وان يكون موضوعنا بديلة لدراسات أخرى مستقبلية.

قائمة المصادر

والمراجع

الكتب :

-خلف الله بوجمعة . مدخل في التسيير والتقنيات الحضرية ,ديوان المطبوعات الجامعية ,2012,
الجزائر .

- قباري محمد إسماعيل :علم الاجتماع الحضري ومشكلات التجهيزات والتعمير والتنمية 3.

- محمود حيدان ,تخطيط النقل الحضري ,سبتمبر 2009

-نيقوسي امينة , (سفينة الصحراء تغوص في اعماق الساورة) , دار الغرب للنشر و التوزيع , وهران
2008 .

الكتب بالفرنسية:

ZICCHelle ALBerto intro duction a lu rba nisme ope rationnelle et composition

- urbain ; 1984volume 02

القوانين :

الجريدة الرسمية الجزائرية , قانون رقم 13/01 يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه , الجزائر
2001,عدد44 .

- القانون 13/01 المؤرخ في 2001/08/07 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه, الجريدة الرسمية
للجمهورية الجزائرية ,العدد44 .

قانون رقم 17/88 المؤرخ في 10ماي 1988المتضمن تنظيم النقل البري وتوجيهه, الجريدة الرسمية
للجمهورية الجزائرية, السنة 25 عدد 19 .

المحاضرات.

. العالم الجغرافي فالتر كريستالر 1993م المحاضرة 05 نظرية المكان المركزي.

محاضرات الاستاد فايد البشير , مقياس النقل الحضري , معهد تسيير التقنيات الحضرية , جامعة محمد بوضياف بالمسيلة , 2015.

المذكرات:

- حلیم شیوخ و بوخریس صابر , دراسة اقتصادية لحركة الحافلات النقل الحضري وتنظيمها - دراسة حالة الخط (وسط المدينة 1200 مسكن) , مذكرة تخرج 1999.

-سليم العايب وزملائه , دراسة تحليلية لواقع النقل الحضري الجماعي لمدينة عين مليلة , مذكرة تخرج ENATT, جامعة باتنة , 2003.

- صغيري جمال , رسالة ماجستير تحت عنوان النقل الحضري وتأثيره في ادماج التجمعات العمرانية (حالة مدينة مسيلة) , جامعة مسيلة , 2009.

-طريفة محمد , مذكرة تخرج تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في تسيير المدن والتحضر , تحت عنوان النقل الجماعي الواقع المستويات المجالية والافاق حالة مدينة عين السمارة , جامعة منتوري قسنطينة 2011 .

- هبة فاروق القباني : دراسة التجمعات الحضرية في سورية - كلية الهندسة المعمارية - قسم التخطيط العمراني والبيئة.

- يعقوب حريز , مذكرة تخرج ماستر , دراسة مؤشرات المواصلات في شبكات النقل تحليل كمي ونوعي لشبكة مدينة باتنة , جامعة باتنة , 2011.

التقارير:

تقرير حال حول بلدية تيميمون سنة 2015.

تَمَنَّا بِحَمْدِ اللَّهِ