

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي  
جامعة محمد بوضياف بالمسيلة



ميدان : هندسة معمارية ، عمران و مهن المدينة  
فرع : تسيير تقنيات حضرية  
تخصص : النقل و الحركية الحضرية

معهد تسيير التقنيات الحضرية  
قسم الهندسة الحضرية

رقم : .....

جامعة محمد بوضياف - المسيلة  
Université Mohamed Boudiaf - M'sila

## مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر أكاديمي

### العنوان

دراسة النقل الحضري الخاص (طاكسي)  
و تأثيره على أداء شبكة النقل الحضري  
حالة مدينة الجلفة

تحت اشراف :

\* عثمانى عبد الرحمان (استاذ مشرفا )  
\* طهراوى الياس (استاذ مشرفا مساعد)

من اعداد الطالبة :

عزوزى فاطمة الزهراء آسيا

السنة الجامعية: 2020/2019

# الأمم

الحمد لله الذي وفقني لإجازة هذا العمل و أمني أن يكون خالصا لوجه الله و أهدي ثمرة جهدي الى :

التي وهبت كل غال و نفيس من أجل سعادة أبنائها الى نبع الحنان و الحب و الصبر .

الى التي يعجز اللسان عن ذكر فضائلها و مهما أقول فيها لن أوفي لها حقني .

أمي أطال الله في عمرها و حفظها .

"أمي الحبيبة"

الى من تعب لأجلي و أنا ربي طريق العلم

أبي الكريم و العزيز أطال الله في عمره .

"أبي الغالي أحمد"

الى اخوتي " فيصل ، عبد القادر ، عبد الباسط و جهينة "

الى كل صديقاتي و خاصة " كريمة ، عايدة ، أمينة ، كهينة ، عزيزة ، صليحة ، مرقية ، أحلام "

الى جميع أساتذتي الكرام و زملائي في GTU

الى كل من لم يذكر على السطور فهو في القلب محنور

# نشكر و نقصير

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

"قل هل يسئوي الذين يعلمون و الذين لا يعلمون انما يندكر اولو الالباب"

"فاذكر وني اذكر كمر و اشكر و االي و لا تكفرون"

"و لئن شكرتم لازيدنكم"

قال صلى الله عليه وسلم "من لم يشكر الناس لم يشك الله" حديث شريف

مع آخر اللمسات لهذا البحث كان عليا أن أتوجه بالحمد و الشكر للمولى تبارك و تعالى الذي وفتني

لإنعام هذا العمل، كما أتوجه بالشكر الجزيل الى الأستاذ الكريم "عثماني عبد الرحمان"

و الأستاذ القديين "طهر اوي الياس" الذي لم يدخل عليا بنوحيها تمه المسنمة .

و الى كامل اساتذة معهد تسيير التقنيات الحضرة

و الى موظفي مديرية النقل و المصلحة التقنية ببلدية الجلفة

و في الأخير نشكر كل من ساهم من قريب أو بعيد و لو بكلمة طيبة .

## المخلص :

دراسة النقل الحضري في المدن أصبح من ركائز التخطيط العمراني مما يؤسس نماذج حضرية حديثة تعتمد على المرونة في الحركة و التنسيق الفعال بين مختلف الوظائف و التجهيزات و لكن الواقع يعكس اختلالات عدة في تسيير هذا القطاع الحساس تتجسد في الطلب و العرض و من بين عناصر شبكة النقل الفعالة الطاكسي الحضري "سيارة الأجرة " الذي بدأ يأخذ حيز أكبر في التركيبة النمطية و محاولة الاستثمار في تحسين خدمة النقل الحضري في مدينة الجلفة خاصة مع مواجهة التحديات المختلفة للتطور العمراني .

## الكلمات المفتاحية :

النقل الحضري \_ سيارة الأجرة\_ مدينة الجلفة .

الصفحة	المحتويات
I	الإهداء
II	التشكر
III	الملخص
IV	المحتويات
IX	قائمة الجداول
X	قائمة الصور
XI	قائمة المخططات
XI	قائمة الأشكال
<b>الفصل التمهيدي</b>	
02	المقدمة العامة
03	الاشكالية
03	الفرضيات
04	الأهداف
04	أسباب اختيار الموضوع
05	أهمية الدراسة
05	منهجية البحث
06	محتويات المذكرة
<b>الفصل الأول : مفاهيم عامة</b>	
07	تمهيد
08	مفاهيم عامة حول النقل
08	1-النقل
08	2-نموذج النقل
09	3-مفهوم النقل الحضري
10	4-أهمية النقل الحضري

11	5-عناصر النقل الحضري
11	6-عناصر نوعية الخدمة في النقل
12	7-أنماط التنقلات الحضرية حسب الوجهة
13	8-أنواع النقل الحضري حسب الآلية
13	8-1-النقل الفردي (العربات الخاصة )
14	8-2-التنقل على الأقدام
14	8-3-التنقل بعجلتين
14	8-4-النقل الجماعي الحضري
15	8-5- النقل النصف جماعي (سيارة الأجرة)
16	9-تعريف سيارة الأجرة
17	10-أنواع و خصائص سيارة الأجرة
21	11- عناصر نوعية خدمة النقل بسيارة الأجرة
24	خلاصة الفصل
الفصل الثاني : دراسة تحليلية لمدينة الجلفة	
25	تمهيد
26	1-تقديم مدينة الجلفة
26	1-1-الموقع الجغرافي
26	1-2- الموقع الاداري
29	2-الدراسة التحليلية لمدينة الجلفة
29	2-1-الدراسة الطبيعية
29	2-1-1-الموضع
29	2-1-2-التضاريس
31	2-1-3-العوائق
32	2-2-الدراسة المناخية

32	2-2-1- الحرارة
33	2-2-2- التساقط
34	2-2-3- الثلوج
34	2-2-4- الرطوبة
34	2-3- الدراسة العمرانية
35	2-3-1- مرحلة ما قبل الاستعمار
35	2-3-2- المرحلة الاستعمارية (1830_1962)
36	2-3-3- مرحلة الاستقلال (1962_2011)
40	2-4- الدراسة السكانية و السكنية
40	2-4-1- الدراسة السكانية
43	2-4-2- الدراسة السكنية
45	2-5- دراسة التجهيزات
45	2-5-1- التجهيزات الادارية
46	2-5-2- التجهيزات التعليمية
46	2-5-3- تجهيزات التعليم العالي
47	2-5-4- تجهيزات التكوين المهني و التمهيدي
47	2-5-5- التجهيزات الرياضية
47	2-5-6- التجهيزات الثقافية
48	2-5-7- التجهيزات الصحية
48	2-5-8- التجهيزات التجارية
49	2-5-9- منطقة النشاطات
51	خلاصة الفصل
الفصل الثالث : تشخيص وضعية النقل بمدينة الجلفة	
52	تمهيد

53	1-شبكة الطرق
53	1-1-الطرق الوطنية
54	1-2- الطرق الولائية و البلدية
55	1-3-الطرق الثانوية
55	1-4-الطرق الثالثية
55	1-5-خطة السكة الحديدية
58	2-نشأة النقل الحضري بمدينة الجلفة
59	3-وضعية قطاع النقل سنة 2018
59	3-1-النقل البري للمسافرين
60	3-2-توزيع وسائل النقل
61	3-3-توزيع وسائل النقل حسب الدوائر
61	3-4- المؤسسة العمومية للنقل الحضري و الشبه الحضري لولاية الجلفة
62	3-5- النقل الجامعي ونقل العمال
62	3-6- النقل بواسطة سيارات الأجرة
62	3-7- الوضعية العامة لنشاط سيارات الأجرة
63	3-8- المراقبة التقنية للمركبات
64	4-التكوين
64	5- التفتيش و العقوبات الادارية
66	6- الهياكل القاعدية لاستقبال المسافرين
67	7- 1-ملخص نتائج الوضعية الحالية لقطاع النقل
68	7- 2- اقتراحات لحل مشاكل وضعية النقل بالجلفة
71	8-نتائج و اقتراحات حول النقل الحضري بمدينة الجلفة
71	8-1-نتائج حول النقل الحضري بمدينة الجلفة
72	8-2-نتائج حول ممارسة سائقي سيارات الأجرة لنشاط نقل المسافرين

74	8-3- الأقتراحات
76	خلاصة الفصل
77	الخاتمة العامة

## قائمة الجداول

رقم الصفحة	عنوان الجدول	الرقم
30	تصنيف الانحدارات في مدينة الجلفة	01
32	تغيرات درجة الحرارة لبلدية الجلفة ما بين سنتي (2008_1998)	02
33	معدل التساقط الشهري و السنوي في مدينة الجلفة	03
40	تطور عدد السكان	04
43	تطور الحظيرة السكنية في مدينة الجلفة	05
46	عدد المؤسسات التربوية و عدد المتمدرسين	06
47	مراكز التكوين المهني و التمهين	07
59	خطوط النقل في الجلفة	08
60	توزيع وسائل النقل سنة 2018	09
61	توزيع وسائل النقل حسب الدوائر سنة 2018	10
61	النقل الحضري و الشبه الحضري سنة 2018	11
62	النقل الجامعي و نقل العمال سنة 2018	12
62	الوضعية العامة لنشاط سيارة الأجرة سنة 2018	13
63	المراقبة التقنية للمركبات	14
64	سائقي سيارات الأجرة سنة 2018	15
64	سائقي مركبات نقل المسافرين و البضائع سنة 2018	16
65	التفتيش و العقوبات الادارية سنة 2018	17
66	المحطات البرية ببلدية الجلفة	18
66	المحطات الحضرية ببلدية الجلفة	19

قائمة الصور		
رقم الصفحة	عنوان الصورة	الرقم
18	رقم سيارة الأجرة	01
19	عداد سيارة الأجرة	02
19	عداد سيارة الأجرة	03
20	محطة توقف سيارات الأجرة	04
20	النور العلوي لسيارة الأجرة	05
31	واد ملاح	06
34	الجلفة في فصل الشتاء	07
35	الجلفة سنة 1855	08
38	مدينة الجلفة سنة 2020	09
38	مدينة الجلفة سنة 2020	10
54	الطريق الوطني رقم (46)	11
54	الطريق الولائي رقم (189)	12
56	محطة السكة الحديدية	13

قائمة المخططات		
رقم الصفحة	عنوان المخطط	الرقم
27	موقع مدينة الجلفة	01
28	موقع المدينة بالنسبة للبلدية	02
39	التطور العمراني لمدينة الجلفة	03
42	الكثافة السكانية في مدينة الجلفة	04
50	توزيع التجهيزات في مدينة الجلفة	05
57	شبكة الطرق بمدينة الجلفة	06

قائمة الأشكال		
رقم الصفحة	عنوان الشكل	الرقم
16	أنواع النقل الحضري حسب الآلية	01
33	معدل التساقط الشهري و السنوي لمدينة الجلفة سنة 2016	02
74	اقتراحات تخص النقل الحضري بمدينة الجلفة	03
75	اقتراحات تخص سيارات الأجرة و المركبات لمدينة الجلفة	04



### مقدمة عامة :

تشهد جل المدن في الوقت المعاصر تغيرات على عدة أصعدة اقتصادية بيئية و خاصة المجالية أين أصبحت الكثافات العالية تشغل حيز أكبر خاصة في المنشآت و التجهيزات الحضرية و تعتبر الطرق و هياكل النقل من أهم هاته المنشآت التي تساهم في النقل و الحاجة الى التنقل تزداد مع الزيادة السكانية .

كما أن النقل أصبحت من أهم وسائل تخطيط و رسم شكل المدن حيث ان هذه الوظيفة الحيوية كمعيار لتنظيم و تطوير النظام الحضري .

طبوغرافية المدينة الى جانب عوامل اقتصادية و اجتماعية من أهم المحاور لرسم شبكات النقل الحضري و هيكله المدن .

فمدينة الجلفة التي تتميز بهذه المعايير كطبوغرافية المجال و الموقع الاستراتيجي المهم اضافة الى التطور السكاني المستمر مع توسع الحضيرة السكنية و الوظائفية مما يستلزم على قطاع النقل لعب دور المنسق بين مختلف الوظائف الحضرية .

فقطاع النقل في الجلفة يعرف كما في المدن مشاكل متعددة كزيادة الطلب و ضعف المنظومة على عدة مستويات ( هيكلية \_تسييرية ....) فالنقل الجماعي الحضري المتكون من حافلات النقل الجماعي المتمثل بدوره في الخواص و شركة النقل العمومية و حضيرة سيارات الأجرة التي تعتبر من أهم أنماط النقل التي يركز عليها سكان مدينة الجلفة حيث تمثل نسبة مهمة من عدد التنقلات اليومية من الرغم من المشاكل التنظيمية و التسييرية التي تعاني منها ، و لهذا أصبح من الأجدر تنظيم شبكة النقل الحضري لسيارات الأجرة لتحسين مستوى الخدمة و ربط مختلف مناطق المدينة بطريقة فعالة و منظمة .



### الإشكالية :

يعتبر النقل بسيارات الأجرة في مدينة الجلفة و نمط نقل فوضى نفسه من حيث المعيار الكمي ، و لكن من الجهة التنظيمية و التوزيعية على المجال يشكل خلل في الوظيفة .

حيث نلاحظ من أهم العوامل السلبية هو غياب اطار تكاملي مع النقل الجماعي بالحافلات اضافة الى انعدام المواقف على مستوى المحاور الرئيسية تتماشى مع الطلب المتزايد على هذا النوع من النقل

فالتوسع الكبير الذي تشهده المدينة يستلزم علينا التفكير جليا في تخطيط نظام نقل يتماشى مع هذا التوسع خاصة في النقل بسيارة الأجرة التي تسهل الربط و التنقل بواسطة حرية المجال ، و هذا ما يدفعنا لطرح التساؤلات التالية :

### التساؤلات :

- 1) ما واقع النقل الحضري في مدينة الجلفة ؟
- 2) ما أهمية النقل بسيارات الأجرة في تحسين مستوى النقل ؟
- 3) الشكل المرفولوجي لمدينة الجلفة ساهم في تحسين و تطوير وسيلة النقل بسيارة الأجرة ؟

### الفرضيات :

- ❖ غياب مخطط نقل حضري فعال ساهم في تدهور حالة النقل الحضري .
- ❖ تطوير منظومة النقل بسيارة الأجرة يساعد على تحسين مستوى الخدمة .



## الأهداف :

- ❖ التآطير النظري لمختلف المفاهيم المرتبطة بموضوع النقل بسيارات الأجرة .
- ❖ تعميق الاهتمام بالنقل بسيارات الأجرة في مدينة الجلفة .
- ❖ محاولة معرفة واقع النقل الحضري بسيارات الأجرة في مدينة الجلفة .

## أسباب اختيار الموضوع :

- ❖ الارتباط المباشر بالاختصاص حيث ان الالمام بموضوع النقل يؤدي الى التسيير الجيد للمدينة .
- ❖ الدور الكبير الذي يلعبه قطاع النقل الحضري في التطور الاقتصادي و الاجتماعي .
- ❖ بالإضافة الى ارتباط الباحث بمنطقة الدراسة .



## أهمية الدراسة :

تكمن أهمية الدراسة في مدى معرفة واقع النقل بسيارات الأجرة و وضع اطار نظري و ابراز أهمية هذا النوع من النقل و معرفة أهم المعوقات من أجل معالجتها هذا من ناحية و من ناحية أخرى تتجلى أهمية الدراسة في وضع خلفية تساعد في تحليل الظاهرة خاصة في الوسط الحضري لمدينة الجلفة .

## منهجية البحث :

تتجسد في جميع الاجراءات و الأساليب التي تتبع من قبل الباحث من أجل الوصول الى التقرير النهائي و قد تمثلت في ثلاث مراحل :

(1) **مرحلة العمل المكتبي :** من خلالها نقوم بجمع المعطيات الخاصة بالموضوع بالإضافة الى الكتب

و المذكرات و المواضيع التي تناولت موضوع النقل الحضري

(2) **مرحلة العمل الميداني :** تعتبر من أهم المراحل في البحث حيث قمت خلالها بمختلف المصالح

و المديرية المسؤولة على مستوى الولاية من اجل جمع المعطيات و التقاط الصور .

(3) **مرحلة التنظيم و الكتابة :** تتمثل في فرز و تنظيم المعلومات التي تم جمعها سابقا و تصنيفها

في جداول و خرائط من أجل توضيحها و التحليل العملي لموضوع الدراسة للخروج بالحلول



المناسبة للمشاكل المطروحة

و خلاصة عامة تلخص العمل بكامله و تعطي التصور النهائي الذي نريد الوصول اليه .

### محتويات المذكرة :

تحتوي المذكرة على أربعة فصول و هي كالتالي :

#### ❖ الفصل التمهيدي

##### ❖ الفصل الأول : يحتوي على :

+ المفاهيم المتعلقة بالنقل الحضري

+ مفاهيم و خصائص بسيارة الأجرة .

##### ❖ الفصل الثاني :

و يتمثل في الدراسة التحليلية لمدينة الجلفة من الناحية الطبيعية و العمرانية

بالإضافة الى الدراسة السكانية و الاقتصادية .

##### ❖ الفصل الثالث : و يحتوي على :

+ تشخيص وضعية النقل الحضري بمدينة الجلفة .

+ وضعية النقل بسيارة الأجرة .

+ ملخص نتائج الوضعية الحالية لقطاع النقل .

+ اقتراحات من اجل معالجة النقائص .

**تمهيد :**

يعتبر قطاع النقل قطاع اقتصادي قائم بذاته يقدم خدمة ضرورية للمجتمع سواء كان نقل البضائع

أو نقل المسافرين ، و يعتبر هذا الأخير أحد الأنشطة المتداخلة بشكل مباشر في الحياة اليومية ،

و تختلف وسائل النقل باختلاف الأنماط ، الا أن الأكثر تداولاً و الأكثر استعمالاً هو النقل عبر الطرق لما يكتسبه من

مرونة سعرية ،استعمالية و انشائية حيث نلمس عدة وسائل من النقل بالحافلات ، القطارات بأنواعها ، السيارات....

و تعتبر سيارة الأجرة أحد أهم وسائل نقل المسافرين لما تتميز به من مميزات خاصة ، و هذا النوع

من النقل يؤثر و يتأثر بالاقتصاد الوطني لأي بلد ، و في هذا الإطار يصعب الفصل بين التقدم الاقتصادي اذا كان

هو المسبب في خلق حاجة للنقل أم أن وجود نظام كفؤ و متكامل للنقل هو الذي يحرك التطور الاقتصادي .

من هذا المنطلق يأتي الفصل الأول ليغطي المفاهيم العامة للنقل و النقل بواسطة سيارة الأجرة .



## مفاهيم عامة حول النقل :

### 1-النقل:<sup>1</sup>

النقل هو حركة الناس و السلع و المرافق اللازمة للقيام بذلك ، و له ثلاثة أبعاد :

**البعد الأول :** (البعد المجالي ) الفراغ و هو المسافة من مدينة الى مدينة ،من قرية إلى قرية ، من دولة إلى دولة ....

**البعد الثاني :** (البعد الزمني ) الزمن و هو ساعة من ساعات اليوم (ذروة أو خارج الذروة) .

**البعد الثالث :** (حالة الحركة) و هي حركة الانسان و البضائع .

### 2-نموذج النقل :<sup>2</sup>

نموذج النقل هو أحد وسائل التطور و تخطيط لحركة النقل و المرور مستقبلا ، على أساس أن النموذج وسيلة للتعرف

على الآثار المترتبة على أي تغييرات في المعطيات التخطيطية أو استخدامات الأراضي أو شبكة الطرق ، و يتكون

نموذج النقل من ثلاثة أجزاء رئيسية :

- شبكة الطرق الاستراتيجية .

- بيانات تخطيطية (اجتماعية و اقتصادية) .

- و مجموعة من العلاقات الرياضية لربط ملكية السيارات بمعدلات رحلات الأفراد اليومية المستنتجة من الحصر

الاجتماعي الاقتصادي .

<sup>1</sup> كتاب دليل تخطيط النقل في المدن السعودية ، الطبعة الأولى 1426 هجري ،ص 2 .

<sup>2</sup> كتاب دليل تخطيط النقل في المدن السعودية ، الطبعة الأولى 1426 هجري ،ص 2 .



و تقتصر المعطيات لنموذج النقل على جزئين فقط هما : شبكة الطرق و البيانات التخطيطية ، مع افتراض ثبات باقي العلاقات الرياضية ، لتحقيق اتزان و استقرار في نموذج النقل على المدى الطويل .

### 3- مفهوم النقل الحضري : <sup>3</sup>

يعرف النقل الحضري من بين التعريفات العديدة على انه مجموعة التقنيات المستعملة و التهيئات و البنيات التحتية والوسائل ، التي تهدف مجتمعة او في مجملها الى التنظيم الاداري و الضمني لانتقالات الافراد في ظروف مثلى من وقت و تكلفة و راحة .

و هو ايضا عملية الربط بين مختلف النقاط التجمع الحضري وفقا لخطة تغطي الاحتياجات و تحقق التكامل بين مختلف المصالح الاجتماعية ، السياسية ، الاقتصادية ، الثقافية ، حيث يهدف الى اعطاء ديناميكية للحياة في المدينة بواسطة ربط عناصرها بعضها البعض بضمان التنقلات لكل المستعملين من اجل قضاء حاجاتهم مهما بلغ عددهم و اشددت كثافتهم و جعلهم يتحركون ببساطة و ديناميكية تسمح بالربط بين التجمعات المختلفة <sup>4</sup> .

و يمكن ان نلخص مفهوم النقل الحضري بأنه مجموعة من النقل الجماعي الذي يسمح بتنقلات "سكان " داخل التجمعات السكنية في كل المدن من حيث حجمها و منه نستنتج ان :

❖ النقل الحضري يستوجب وجود مدينة لها حدود واضحة خلافا للكلام عن النقل ما بين المدن و ما بين المدينة

و ما بين المدينة و المدن المجاورة .

❖ مقابل التنقل يجب دفع التكلفة و هذا يشير الى احتياطات وجود هيئة تنظيم و رقابة

❖ يقتضي وجود وسائل نقل و تنقل عند اكبر فئة من المتنقلين " التقليل من المقاعد خاصة " .

<sup>3</sup> مصطفى فواز "مبادئ تنظيم المدينة " معهد الانماء العربي لبنان ، 1980 ، ص 131 .  
<sup>4</sup> الدكتور عميش علاوة " محاضرة في مقياس النقل الحضري " جامعة المسيلة ، 2007 .



- ❖ يقتضي محاولة تغطية مجالية جيدة .
- ❖ يقتضي توفير عدد و نوع وسائل النقل عبر أحياء المدينة .
- ❖ تنظيم وسائل النقل سواء من حيث المسارات أو العدد و تخضع إلى الطلب .
- ❖ النقل الحضري عبارة عن خدمة اجتماعية قبل أن يكون تجارة .<sup>5</sup>

#### 4- أهمية النقل الحضري :<sup>6</sup>

يمكن التعبير عن أهمية هذا العنصر بمعيارين :

- ❖ المعيار الأول وظيفي، اذ بدون النقل و الأرض التي يشغلها ، لا يمكن للمدن أن تتطور و تنمو و لا يمكن ان تتفاعل مع بعضها البعض ، و يصبح من الصعب ان تؤدي الاستعمالات الأخرى في المدينة التجارية ، الصناعية و السكنية و غير وظائفها .
- ❖ أما المعيار الثاني الذي يدل على أهمية هذا الصنف من استعمالات الأرض فانه سكاني كمي يمثل بمقدار الأراضي التي تخصص لهذا الغرض في بنية المدينة ، ففي حالة المدن الحديثة يأتي لمقدار بالمرتبة يأتي هذا المقدار بالمرتبة الثانية بعد الاستعمال السكني من حيث المساحة و قد وجد في مدن البلدان المتقدمة بأن نسبة الارض في تخصص للشوارع و سكك الحديد و المطارات و أرض الميناء و مرافقه قد تزيد على ثلث أرض المنطقة المعمورة من المساحة الكلية للمدينة ، و قد تظهر هذه النسبة قليلة اذا ما أضيف إليها استعمالات الأرض التي تخصص لوقوف السيارات .

<sup>5</sup> قاسم سالم "النقل الحضري في مدينة الجلفة" مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة ، قسم تسيير تقنيات حضرية جامعة قسنطينة 2008 ص 54

<sup>6</sup> عبد الله عطوي "جغرافية المدن" دار النهضة العربية، 2003 مصر ، ص 253



### 5- عناصر النقل الحضري :<sup>7</sup>

- وسائل النقل "سيارات، حافلات" .
- الأشخاص والبضائع.
- الهياكل القاعدية "الطرق".
- الظروف الملائمة "السرعة، الأمان، التكلفة" .

### 6-عناصر نوعية الخدمة في النقل :<sup>8</sup>

هناك عدة عناصر أساسية يستند عليها لقياس نوعية الخدمة في ميدان النقل :

أ\_ **المدة الزمنية** : له دور كبير في اختيار نمط النقل من طرف الزبون ، و هو ما نفسره في بعض الأحيان الإقبال على سيارات الأجرة .

ب\_ **السرعة التجارية** : تعتبر عنصرا هاما يدخل في اختيار الزبون ، كما تعد من أهم العوامل في الأداء الجيد لوسيلة النقل .

ت\_ **الأمن** : يعتبر تقييم الأمن أو تقييم الحياة الانسانية من اكبر العوامل النفسية الأخرى للمتقل ، فمن أهم أسباب حوادث المرور : التعدي على القانون ، سوء الهياكل القاعدية للنقل .

ج\_ **الراحة** : تعتبر عنصر هام و خاصة اذا تعلق الأمر بالسفر للمسافات الطويلة ، و أهم ما يتحكم فيها نوعية المركبة و حالتها .

<sup>7</sup>الدكتور عميش علاوة " محاضرة في مقياس النقل الحضري"، جامعة المسيلة.

<sup>8</sup>مقران هامل و حسين حسان " نوعية الخدمة في النقل " مذكرة تخرج لنيل شهادة تقني سامي ، الجزائر ، 1992 .



د\_ **المعاملة** : و تنتج عن العلاقة المباشرة بين العامل في قطاع النقل (السائق\_القابض) و الزبون ، و التي عادة تبرز في حسن المظهر ، التكوين و المعرفة .

ز\_ **التسعيرة** : و هي الثمن مقابل الخدمة و تلعب دور في الموازنة بين العرض و الطلب .

هـ\_ **النظامية** : و هي وجود وسيلة التنقل دون الانتظار و توفرها وفق المقاييس المرجوة

و\_ **النظافة** :هي توفير بيئة حضرية تتماشى مع المعايير المحافظة على المحيط الحضري و المتمثلة في التأثيث على مستوى الهياكل القاعدية للنقل .

ي\_ **المعلومة** : هو معيار في تحسين الاداء النقل الحضري مما يسهله على المسافرين من ربح وقت و تفادي التنقلات الطويلة .

## 7- أنماط التنقلات الحضرية حسب الوجهة:<sup>9</sup>

ا/ **تنقلات سكن . عمل** : تربط بين مكان الإقامة و مكان العمل، و تعتبر الأكثر ضمن المجال الحضري، تعطى لها أهمية كبيرة في مجال النقل الحضري.<sup>10</sup>

ب/ **التنقلات التعليمية**: تغطي عمليات التنقل من والى المرافق التعليمية و تعتبر اقل نسبة من سابقتها.

ج/ **التنقلات الشخصية** : وهي نمط ينفرد به الأشخاص نميز فيها عدة أنواع:

\* النقل نحو المراكز التجارية (السوق) .

\* النقل لغرض الغايات الخاصة (الزيارات.....)

\* النقل لغرض الترفيه (سينما ،مسرح....)<sup>11</sup>

<sup>9</sup>مزازي عبد القادر " النقل الحضري الجماعي " مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة، قسم تسيير التقنيات الحضرية، جامعة قسنطينة 2007 .

<sup>10</sup>Gerard gagon, transport de voyageur, Paris, 2000, page 81.



## 8-أنواع النقل الحضري حسب الآلية:

### 8-1-النقل الفردي (العربات الخاصة) : <sup>12</sup>

إن معظم المدن الكبرى عبر العالم تعاني من مشكلة العربات الخاصة، وهذا خصوصا بعد التزايد الكبير في عددها حيث أصبح من الصعب على شبكة الطرق تحمل هذا الكم الهائل، وهناك بعض الحلول التي يمكن إتباعها بالنسبة لوسط المدينة لحل مشكلة المرور بها وهي:

أ/ وضع قيود بالنسبة لمرور العربات الخاصة بوسط المدينة، إما منع مرورها تماما أو السماح لها في ساعات محدودة خارج الذروة.

ب/ وضع ضوابط عامة مثل (أسبقية المرور لحافلات النقل الجماعي، تسهيل عبور المشاة، رفع ثمن وقود السيارات، إلغاء جميع أماكن انتظار السيارات ونجعل الانتظار لفترات محدودة جدا (ساعة على الأكثر)، زيادة تعريف الجمارك على السيارات، تخفيض تعريف ركوب وسائل النقل العام) .

ج/ تخصيص بعض شوارع وسط المدينة الضيقة أو المزدحمة للمشاة فقط ،حيث تمنع جميع العربات الدخول إليها ماعدا عربات الخدمات (الشرطة ،الإسعاف ،المطافئ... )

د/ دفع رسوم عبور للعربات الخاصة .

<sup>11</sup> Gerard gag on, transport de voyageur, Paris, 2000, page 30

<sup>12</sup> صلاح الشامي "النقل دراسة جغرافية"، دار النهضة العربية، مصر، سنة 1976، ص55.



### 8-2- التنقل على الأقدام: 13

إذا كانت حركة الراجلين هي طريقة التنقل الطبيعية التي لا تتطلب أي مساعدة ميكانيكية ، فهي أيضا طريقة التنقل المتوافقة في المدينة والملائمة لها، فهذا النوع من التنقلات تخص عموما الفئات ذات الدخل الضعيف، كما إن مسافة التنقل بهذا النوع تتغير حسب المدينة إذا كانت جميع طبقات المجتمع هم أشخاص راجلين، فان بعضهم يكون أكثر مشيا من الآخر ومنه فان المشي على الأقدام هو الطريق الغالب والمهيمن، في إحصائيات جديدة ، وجد %76 من الراجلين في فرنسا هم من الفئات السابقة الذكر والمشي على الأقدام هي طريقة طويلة وتتطلب طاقة جسدية تجعل بذلك تنقلات الراجلين محدودة من حيث المسافة والزمن .

### 8-3- التنقل بعجلتين : يمثل هذا النوع قسما مهما في التنقلات داخل المدينة خاصة في البلدان التي تشهد كثافة

سكانية عالية، ويساهم في تقليل الازدحام والمواقف، وهو اقتصادي في الطاقة ويحافظ على البيئة ،1 ويتميز هذا النوع من التنقل بمرونة نسبية في الحركة وعدم شغله بمساحات كبيرة وهو أسرع من المشي على الأقدام ويضم الدراجات العادية والنارية ذات محرك صغير .<sup>14</sup>

### 8-4- النقل الجماعي الحضري: لا تستغني المدن عن النقل الجماعي لنقل الأف ارد إلى اماكن العمل أو التسوق أو

الحصول على الخدمات، ويرتبط شكل ونوع هذا النقل بعدد الركاب والمسافات المطلوب قطعها للوصول وأهم وسائل النقل الجماعي ما يلي:<sup>15</sup>

**الحافلة Autobus:** هي الأكثر استعمالا ، بمرونتها لا تحتاج إلى هياكل قاعدية خاصة بها ومنشآت

ولكنها اقل اقتصادا للطاقة وملوث كبير وهي اقل فعالية ، لان قدرة تحملها لعدد الركاب محدودة وهي حبيس

<sup>13</sup> محمد خميس الزوكة "جغرافية النقل " دار المعرفة الجامعية ، مصر، سنة1988، ص82 .

<sup>14</sup> محمد خميس الزوكة "جغرافية النقل " دار المعرفة الجامعية ، مصر، سنة1988، ص83 .

<sup>15</sup> . عمر وصفي وسلوى مارتيني، نظريات تخطيط المدن، كلية الهندسة المعمارية، جامعة حلب، 2000ص416 .



لحركة المرور الخاصة بالسيارات إلا إذا كانت تتحرك على ممر خاص.

**Trolleybus**: عربة نقل جماعي بشحن كهربائي تسير على عجلات مطاطية تطورت بين 1945 و1955م، نظرا

لكونها لا تتطلب تكاليف أكثر لصيانتها وتعتبر أكثر اقتصادا.

**Tramway**: له نفس ايجابيات Trolleybus كما انه يتميز بطاقة استيعاب اكبر وهو اقل تلوث وضجيج

**Metro**: هو وسيلة نقل تسير بواسطة الكهرباء، ويكون سيره تحت الأرض بحمولة محدودة، والسكة الحديدية الأولى

المستعملة في هذه الوسيلة كانت مستغلة بالشحن البخاري .

### 8-5- النقل نصف جماعي (سيارة الأجرة) <sup>16</sup>

إن إرادة تحسين البنية التحتية أوجدت حولا اقل تكلفة تساير الوضعية التي يعاني منها المواطن في النقل الحضري،

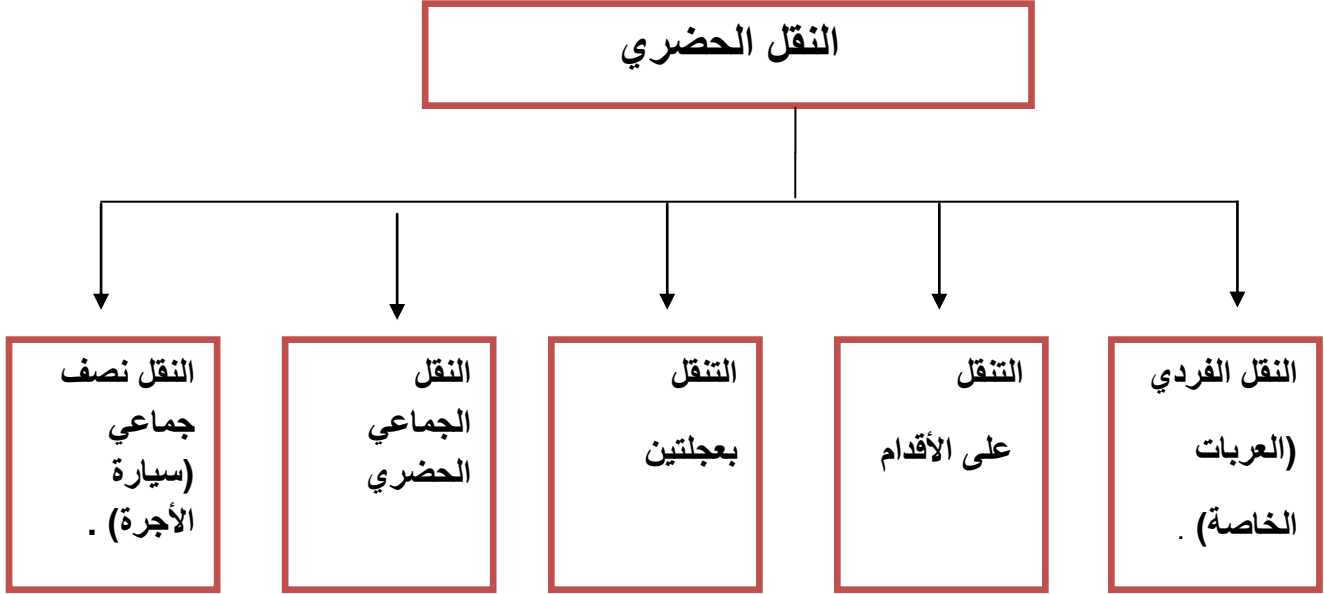
حيث إن سيارة الأجرة تدرج ضمن النقل نصف الجماعي، وهو النمط الأكثر قربا للسيارات وعادة ما ينقل فيه شخص

واحد أو عدة أشخاص لهم وجهة واحدة .

<sup>16</sup> .. عبد الله عطوي " جغرافية المدن "، مرجع سابق ، ص 13



الشكل رقم 01 : أنواع النقل الحضري حسب الآلية



المصدر : من اعداد الطلبة 2020

### 9-تعريف سيارة الأجرة: <sup>17</sup>

هي كل سيارة يرخص لها بالوقوف في الطريق العمومي أو في اي مكان آخر معين لضمان نقل المسافرين و أمتعتهم مقابل أجر بناء على طلبهم .

السيارات التي تستعمل كسيارات أجرة هي سيارات سياحية مسجلة حسب تسلسل عاد و تشمل على بايين على كل جانب و تتوفر على أكثر من ستة مقاعد للجلوس باستثناء مقعد السائق .

<sup>17</sup>:الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية ، سنة 2001 ، القرار المؤرخ في في 02 جانفي 2001 يعدل و يتم القرار المؤرخ في 08 أوت 1993 ينظم النقل الذي تقوم به سيارات الاجرة و ذلك عملا بأحكام المادة 18 من المرسوم التنفيذي رقم 91-195 المؤرخ في 01 جوان 1991 ، المادة رقم 02 "العدد 08 " ، ص 19



يرخص باستعمال سيارة تنقل على كل الأراضي (04 دواليب محرك) و تشمل على الأكثر ثمانية مقاعد للجلوس باستثناء مقعد السائق للقيام بخدمات بواسطة سيارة الأجرة خارج المحيط الحضري في ولايات الجنوب ، يحدد قائمتها بمقرر .

## 10-أنواع و خصائص سيارات الأجرة :

### + أنواع سيارات الأجرة:

يمكن أن يتم النقل بواسطة سيارة الأجرة حسب الطريقتين الآتيتين :

#### \* سيارة أجرة فردية :

تقدم سيارة الأجرة الفردية خدمات بناء على الطلب دون فرض خط السير بأجرة كراء لا تقبل التجزئة.

#### \* سيارة أجرة جماعية :

و تقدم سيارة الأجرة الجماعية خدمات داخل محيط النقل الحضري و على خطوط سير مشتركة بين البلديات و بين الولايات و ذك بأجرة تقسم على مجموع الركاب و بذلك فهي تقسم إلى :

- سيارة أجرة جماعية حضرية .
- سيارة أجرة جماعية شبه حضرية .
- سيارة أجرة جماعية ما بين الولايات .
- سيارة أجرة جماعية بثمانية مقاعد.



### ✚ خصائص سيارة الأجرة :

تتميز سيارة الأجرة بعدة خصائص و التي تتمثل في :

- ❖ الرخصة و التي لا يستلمها السائق إلا بعد مروره بامتحان تأهيلي .
- ❖ كتابة الرقم الخاص بالسيارة على البابين الأماميين أو من الخلف و هو مهم جدا في حالة ما نسي الراكب غرض ما فعلى الراكب تسجيل رقم السيارة عند الصعود

الصورة رقم 01 : رقم سيارة الأجرة



المصدر: <https://www.google.com/search?q=sxsrf&سيارة%20أجرة>

سيارة أجرة&sxsrf=



- ❖ عداد الأجرة يحفظ حق كل من الراكب و السائق و هو يخص سيارات الأجرة الفردية .  
الصورة رقم 02 : عداد سيارة الأجرة



المصدر: <https://www.google.com/search?q>

=سيارة+اجرة&sxsr

- ❖ خط سير معين يحدد وجهة الراكب .

الصورة رقم 03 : خط سير سيارة الأجرة



المصدر: <https://www.google.com/search?q>

=سيارة+اجرة&sxsr



- ❖ محطة توقف : هي عبارة عن نقطة بداية و نهاية لخط سيارة أجرة جماعية نظامية .  
الصورة رقم 04 : محطة توقف سيارات الأجرة

محطة توقف  
سيارات الأجرة



المصدر: <https://www.google.com/search?q>

=سيارة+اجرة&sxsr

- ❖ نور علوي: دلالة للركاب في الليل أو عن بعد متوسط عن نوعية خدمة السيارة و هو يخص كل أنواع سيارات الأجرة

الصورة رقم 05: النور العلوي لسيارة الأجرة



المصدر: <https://www.google.com/search?q>

=سيارة+اجرة&sxsr



## 11- عناصر نوعية خدمة النقل بسيارة الأجرة :

يجب أن ترمي منظومة النقل على وجه الخصوص الى التلبية الفعلية لحاجات المواطنين في مجال النقل وفق شروط أكثر نفعاً للجماعة الوطنية و المستعملين من حيث الأمن و توفر وسائل النقل و التكلفة و السعر و نوعية الخدمة .

كما يعتبر مفهوم الجودة مهما بالنسبة لجميع القطاعات لكن توجد قطاعات أين تكون خلالها الجودة في غاية الأهمية ، و يعتبر قطاع النقل احد هذه القطاعات إذ أن خدمات النقل بمختلف أنواعها لا بد و أن تتوفر على مجموعة من الخصائص : السلامة و الأمن ، الراحة ، الرفاهية ، الوقت ، الانتظام و الوفرة ... و هذه الخصائص يصعب تقييمها لهذا يعتبر قطاع النقل صعب التقييم .

و لذا فان تنظيم خدمة سيارة الأجرة يهدف الى توفير خدمة نقل المسافرين بصفة دائمة و مستمرة لان استغلال خدمة سيارة الأجرة يهدف الى توفير خدمة نقل المسافرين بصفة دائمة و مستمرة لان استغلال خدمة سيارة الأجرة لا يخضع لتكرارية و مواقيت معينة إنما يخضع إلى مستوى الطلب على النقل و حجم التنقلات و بذلك فان تنظيم خدمة سيارة الأجرة يهدف الى :

### استمرارية توفير خدمة النقل :

ان تنظيم خدمة النقل بسيارة الأجرة جاء موازيا و مكملا لتنظيم النقل العمومي للمسافرين قصد تغطية العجز هذا الأخير . لأن النقل العمومي للمسافرين يخضع لتكرارية و مواقيت معينة لا يستطيع توفير الخدمة في كل الأوقات على عكس سيارات الأجرة التي تضمن خدمة النقل حسب الطلب على النقل ، كما أن النقل العمومي للمسافرين لا يمكنه تغطية جميع الخطوط و لذلك فإن سيارات الأجرة تعمل على تغطية جميع الخطوط و لذلك فإن سيارات الأجرة تعمل على تغطية الخطوط غير المستغلة في نظام نقل المسافرين .



### الأمّن : +

يتضمن عنصر الأمن : السلامة و الاعتمادية و هي عوامل متداخلة بشكل كبير يصعب معها مناقشة احدهما دون الآخر ، فكلاهما يعبر عن التزام ضمني للناقل أمام الراكب بأن يقوم بعملية النقل بصفة كاملة و اعتمادية (و يقصد بالاعتمادية نقل الراكب و توصيلهم سالمين في الوقت المحدد دون تأخير أو عطب أثناء الطريق ، و إذا لم تكن المنظمة جديرة بالثقة بسبب سجلها السيء في اعتمادية خدماتها فلن تكون قادرة على الاستمرارية و المنافسة ).

### الراحة : +

تعتبر الراحة داخل السيارة عنصر مهم حيث نجد أن الراكب يفضل في كثير من الأحيان دفع ثمن أكثر من أجل التنقل في ظروف أحسن ، لذا فان سيارات الأجرة تعتبر من أحسن وسائل النقل في توفير الراحة للمسافرين ، من جهة أخرى عدد الأماكن محدود ما يستلزم عدم وجود الوقوف .

### الوقت : +

يلعب عامل الوقت دورا مهما في حياة الفرد المتنقل كما يعد عامل يؤثر على نوعية الخدمة و يتعلق أساسا بسرعة وسيلة النقل المعتمدة . و هذه الأخيرة تتأثر في العموم بسعة الطريق و مستوى الخدمة ، و تتضمن سرعة المركبة أنواعا عديدة ، لكن أهمها في ميدان النقل هي السرعة التجارية أو المتوسطة ، و تعكس زمن التسارع و التباطؤ و تأثير فترات تخفيض السرعة خلال الرحلة . كما توجد السرعة الاجمالية التي تعكس زمن الرحلة من الباب الى الباب ، و تتضمن وقت التوقف في المحطة و صعود المسافرين و نزولهم و زمن التحويل من مركبة الى اخرى و أسباب التأخير الأخرى كعلامات التوقف و الاشارات الضوئية و الاختناقات المرورية ، إذن هناك عوامل عديدة تؤثر على المدة المستغرقة في الرحلة و هي السرعة المستعملة و محطات التوقف و المسافات البينية و الانتظام و نوعية



المسالك و فترات الذروة و التسارع و التباطؤ ، إلا أن سيارات الأجرة تتميز باختصار الوقت لقلّة المواقع و محدودية الأماكن .

#### **القدرة :**

يقصد بالقدرة في نقل المسافرين مدى التوافق بين الحمولة التي تتحملها المركبة و المرخص بها قانونا و بين عدد المقاعد المرخص بها قانونا .

لذلك فان قدرة سيارات الأجرة لا تتحمل أي زيادة في الحمولة و لذلك تقرر أن سيارة الأجرة تستطيع أن تتحمل 15 كغ فقط عن كل مسافر و تتمكن من نقل المسافرين جلوسا .



### خلاصة الفصل :

جاءت الأهمية الكبيرة لموضوع النقل بعد التطور الذي شهده على مستوى وسائله و هيكله في هذا الوقت و هذا راجع الى الزيادة من طرف الانسان في التنقل و الطلب الكبير على وسائل النقل الحضري ، مما زاد موضوع النقل الحضري تشعبا ، لذا وجب على الجهات المعنية بوضع مفاهيم

و مخططات لمسايرة هذا التطور و خاصة من جهة آثاره من أجل حل مشاكله لابد من النظرة المعمقة في اعداد مخططات النقل و الحركة ، و هذه النظرة أو المعرفة لموضوع النقل الحضري تساعدنا في فهمه لنتمكن من حل مشاكله .

**تمهيد :**

تتميز كل مدينة ببنية حضرية و خصوصية عمرانية تختلف من حيث الشكل و اتساعه و نمط بنائه باختلاف المعطيات الطبوغرافية،التاريخية ، الاقتصادية و الحضرية معطية في الأخير هيكله و ديناميكية عمرانية و معمارية لها بصمتها الخاصة التي تتعكس جليا على صورة هذه المدينة و تزخر مدينة الجلفة بعدة خصوصيات و مميزات أعطتها قيمة حقيقية تتميز بها عن غيرها من المدن كما أن المدينة تحتل موقعا هاما و من هنا سنتطرق في الدراسة التحليلية للمدينة للعوامل الطبيعية كالسطح و المناخ الخ ، و العوامل التاريخية كمراحل التوسع العمراني عبر الزمن و كذا ديناميكية السكان و السكن و ما يقابله حركية اقتصادية داخل المدينة من أجل الالمام بمختلف جميع جوانب النقل و الحركة داخل المحيط الحضري لمدينة الجلفة .

فمن خلال هذا الفصل سنحاول الالمام بكل المعطيات الطبيعية و السكانية و الاقتصادية المتوفرة و ذلك للعلاقة الموجودة بين النقل الحضري و بين هذه المعطيات .



## 1- تقديم المدينة :

### 1-1- الموقع الجغرافي:

تعتبر مدينة الجلفة مفترق هام جدا بالنسبة للطرق المتجهة من الشمال إلى الجنوب والمتجهة من الشرق إلى الغرب، هذه الوظيفة واضحة ومدعمة بشبكة هامة من الطرق الوطنية و الجهوية :

الطريق الوطني رقم 01 الرابط ما بين الجزائر العاصمة وجنوب البلاد.

الطريق الوطني رقم 46 الرابط ما بين الجلفة و بوسعادة.

الطريق الوطني رقم 40 الذي يربط ولاية الجلفة و ولاية تيارت.

يحد الولاية شمالا ولاية المدية وغربا ولاية تيارت، وجنوبا ولاية الأغواط ومن الجنوب الشرقي ولاية بسكرة وولاية المسيلة وهي تتربع على مساحة تقدر بـ: 54930 هكتار.

### 1-2- الموقع الإداري:

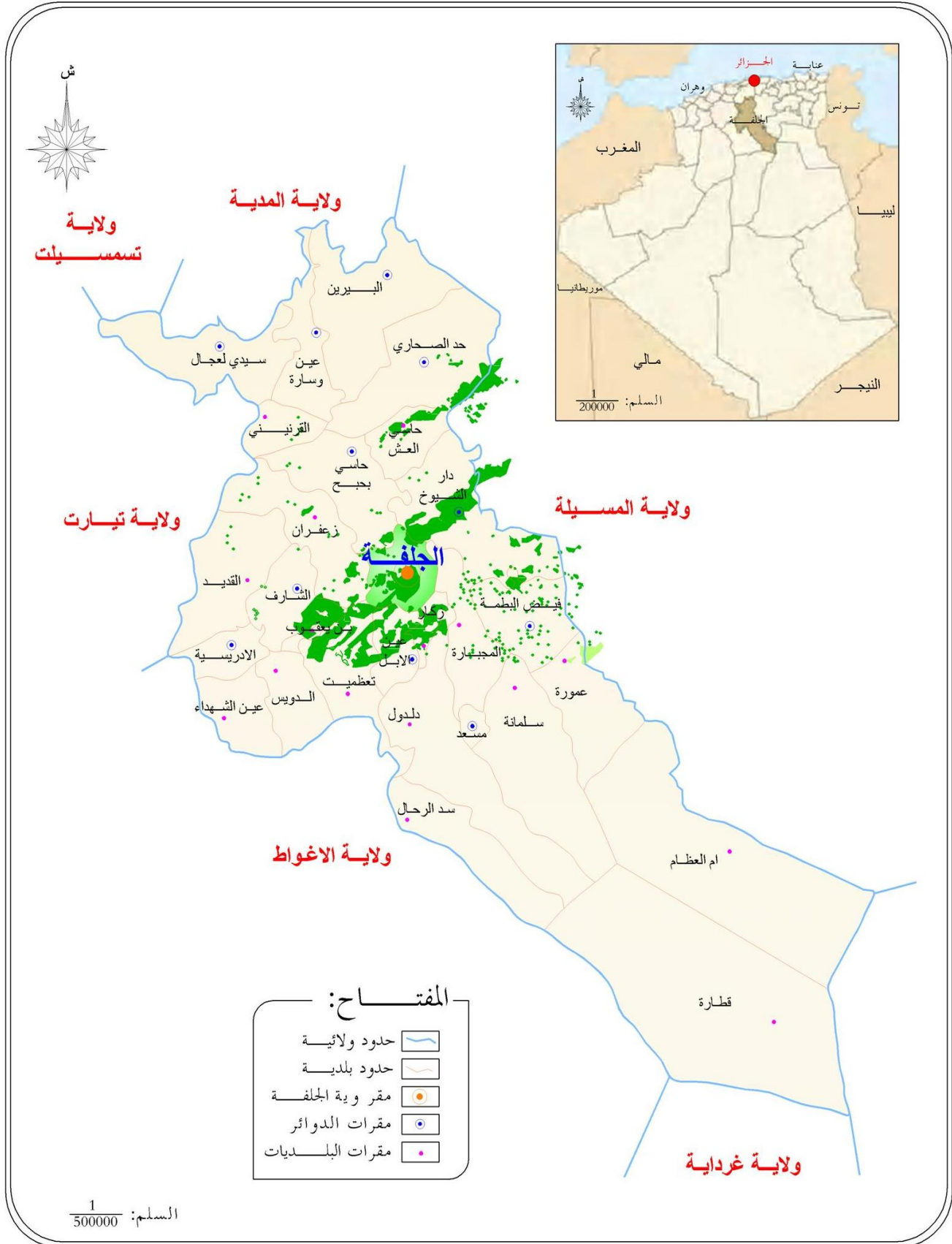
يحدّها إداريا كل من:

- بلدية عين المعبد من الشمال والشمال الغربي.
- بلدية دار الشيوخ من الشمال الشرقي.
- بلدية المجبارة من الشرق.
- بلدية الزعفران من الغرب.
- بلدية زكار وعين الإبل.



موقع بلدية الجلفة

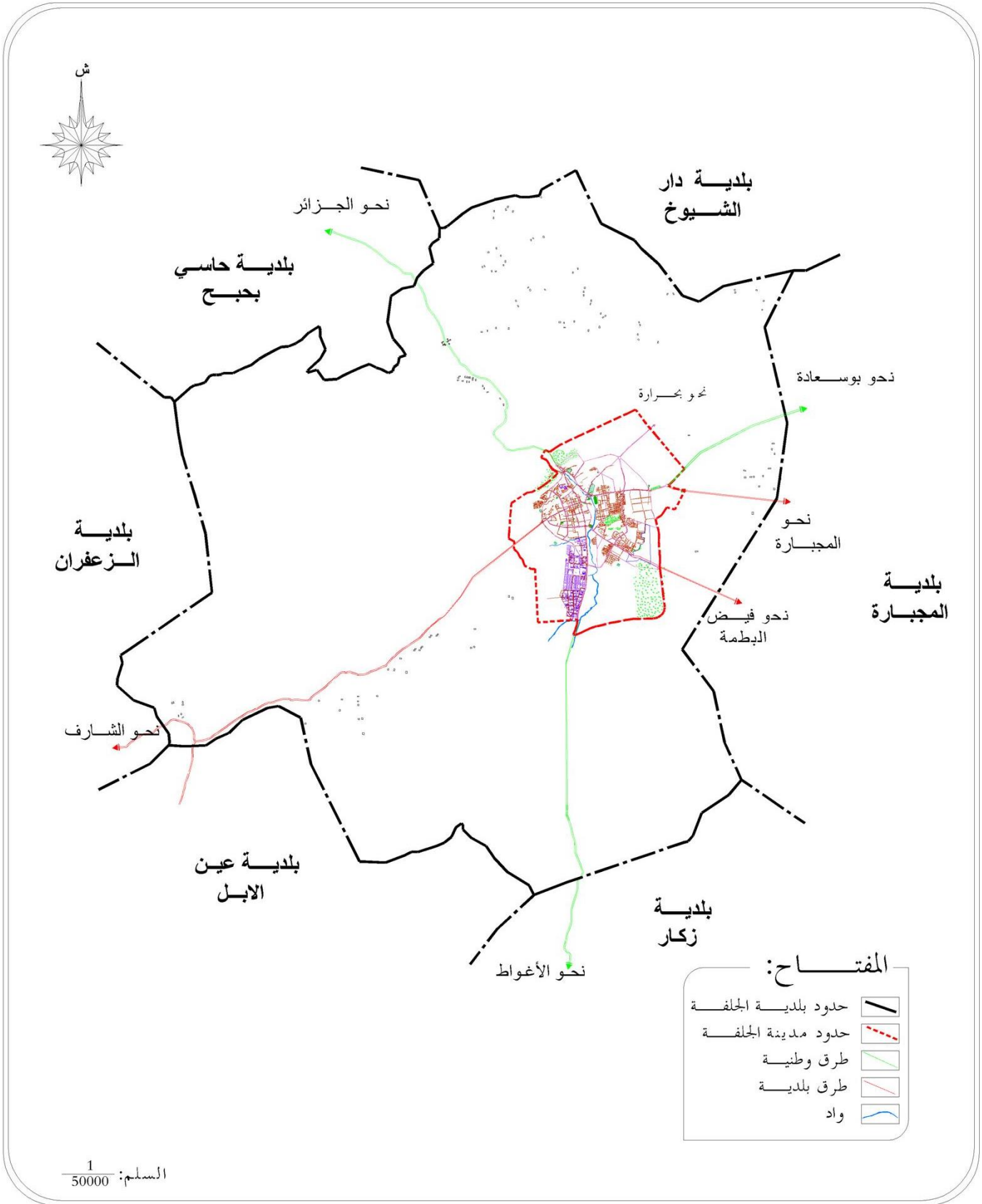
المخطط رقم (01) :





موقع المدينة بالنسبة للبلدية

المخطط رقم (02) :



المصدر : المخطط التوجيهي للتنهية و التعمير + معالجة الطلبة 2020



## 2- الدراسة التحليلية لمدينة الجلفة :

### 2-1- الدراسة الطبيعية :

تعتبر دراسة المميزات الطبيعية لتواجد تجمع سكاني عاملا أساسيا لما لها من تأثير على حركية وحيوية التجمعات العمرانية وعلى صيرورتها، وسنتطرق في هذه الدراسة على التضاريس والتطرق إلى أهم العناصر المناخية .  
بالإضافة إلى الشبكة الهيدروغرافية للمدينة، لنصل إلى أهم العوامل الطبيعية التي تحكمها وتؤثر في نمو مجالها واتجاهات توسعها مستقبلا .

#### 2-1-1-الموضع:

يعرف الموضع بأنه الأرض التي تقوم عليها المدينة التي تشغلها فعلا كتلتها المبنية، ونجد بان مدينة الجلفة قامت في موضع بثلاث مجموعات مورفولوجية كبرى هي الجبال، السفوح، الهضاب وهي مرتفعة و مرتفعاتها تتغير ما بين 1020متر في الأدنى و1489متر في الأقصى على مستوى البحر .

#### 2-1-2-التضاريس :

##### أ-الجبال :

تمثل اكبر من ثلث المساحة الإجمالية أي 21600هكتار المتمثلة في جبل سن الباء، جبل الوسط، كاف حواص، هذه المنطقة الجبلية تكون مجموعة من خطوط تقسيم المياه، وجبل سن الباء يكون الجزء الأكبر من هذه المنطقة ويمثل النقطة الأكثر ارتفاعا بارتفاع 1884متر .

##### ب-السفوح :

وهي المرحلة الوسطى ما بين الجبال والهضاب وتوجد في الجنوب الشرقي وفي شمال البلدية وهي تضم 4505 هكتار أي ما يعادل 8.20% من المساحة العامة .



ج-الهضاب :

هي جزء من هضبة (المجبرة، المويلح) وتضم الجزء الأكبر من مساحة البلدية أي 28825 هكتار وتنتشر

في منطقتين :

جزء يبدأ من الجهة الجنوبية الغربية من الطريق الولائي إلى الجنوب الشرقي والشرق من البلدية .

جزء يتواجد في أقصى الشمال الشرقي من البلدية .

د-الانحدارات :

تعتبر الانحدارات من أهم العوامل التي تؤثر على سيولة النقل و التدخل داخل المدينة و تؤثر بشكل مباشر على سرعة وصول المركبات الى النقاط المقصودة .

و على اعتبار ان الانحدارات بالمدينة ضعيفة جدا فقد قسمت الانحدارات التي تميزها الى ثلاثة أقسام كما يوضحه

الجدول التالي :

الجدول رقم 01 : تصنيف الانحدارات في مدينة الجلفة

الصف	نسبة الانحدار(%)	المساحة (هكتار)	النسبة (%)
1	من 0 الى 8	2159.61	87.7
2	من 8 الى 15	177.3	7.2
3	أكثر من 15	125.58	5.1
المجموع	/	2462.5	100

المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2008+ معالجة الطلبة 2020

من خلال الجدول السابق يتضح أن الانحدارات ضعيفة جدا إذ أن نسبة 87.7% من الانحدارات هي من 8% و هي

لا تؤثر على سرعة التنقل و وسائل النقل داخل المدينة.



## هـ - الزلازل :

تعتبر الجلفة من المناطق غير الناشطة زلزاليا حيث تتميز بضعف الحركة الزلزالية و قد صنفت سابقا في المنطقة الثانية و هذا حسب المعطيات الزلزالية لسنة 1999 للمركز CGS الذي قسم الجزائر الى خمسة مناطق زلزالية غير ان المنطقة تم تغيير تصنيفها اثر زلزال بومرداس 2003 حيث أصبحت تتأثر بالهزات الارتدادية حيث سجلت بها أكثر من 20 هزة ارتدادية ابتداء من تلك الفترة و قد سجلت هذه الهزات عبر مختلف أنحاء الولاية .

## 2-1-3-العوائق :

توجد في مدينة الجلفة عوائق طبيعية تتمثل في :

- واد ملاح حيث يؤثر على المدينة خلال الأيام الممطرة و بالخصوص في وقت السيول إضافة الى أن مختلف المياه المستعملة المنزلية و الصناعية تصرف عن طريق هذا الواد .
- الأراضي الصخرية في الشمال هذه الأخيرة يمكن أن تشكل عائقا للتوسع نحو الشمال نظرا لطبيعة هذه الأراضي الصخرية .
- الأراضي المشجرة في الشرق و في الشمال الغربي و خاصة مناطق التشجير (السد الأخضر) .
- الأراضي الفلاحية و المتمثلة في مناطق استصلاح الأراضي و خاصة في طريق مجبارة و في المخرج الغربي على طريق الشارف .

## الصورة رقم 06 : واد ملاح



المصدر : التقاط الطلبة 2020



## 2-2- الدراسة المناخية :

نظرا لموضع مدينة الجلفة القاري و لقرنها من الصحراء فهي تتميز بشتاء بارد و تساقط يكون على شكل ثلوج و برد و صيف حار متخللا برياح السيروكو و بعض الأحيان تتبع بالرياح الرملية الآتية من الجنوب و المؤثرة على المنطقة بزيادة سرعة التصحر في المنطقة أما الرياح الغالبة هي الرياح الشمالية في جميع الأوقات .

## 2-2-1- الحرارة :

حسب الأرقام المسجلة في محطة الأرصاد الجوية لولاية الجلفة يظهر لنا الجدول أدناه تقلب موسمي مهم (شتاء- صيف) حيث نجد درجة الحرارة تصل في فصل الشتاء الى أقل من  $-0.8$  درجة مئوية في حين نجده يتعدى  $33.5$  درجة مئوية في فصل الصيف و الجدول التالي يوضح ذلك :

الجدول رقم 02 : تغيرات درجة الحرارة لبلدية الجلفة ما بين سنتي (1998\_2008)

الشهر	جانفي	فيفري	مارس	أفريل	ماي	جوان	جويلية	أوت	سبتمبر	أكتوبر	نوفمبر	ديسمبر
متوسط الحرارة C°	4.2	5.5	8.2	11.4	15.6	20.3	24.3	23.9	19.8	13.6	8.6	4.8
الأقصى C°	9.3	11.0	14.3	18.7	23.4	28.5	33.5	32.9	27.5	20.1	13.8	10.8
الأدنى C°	-0.8	-0.1	2.1	4.1	7.8	12.1	15.1	15	12.1	7.2	3.5	-0.1

المصدر: مصلحة الأرصاد الجوية لسنة 2008



2-2-2-التساقط:

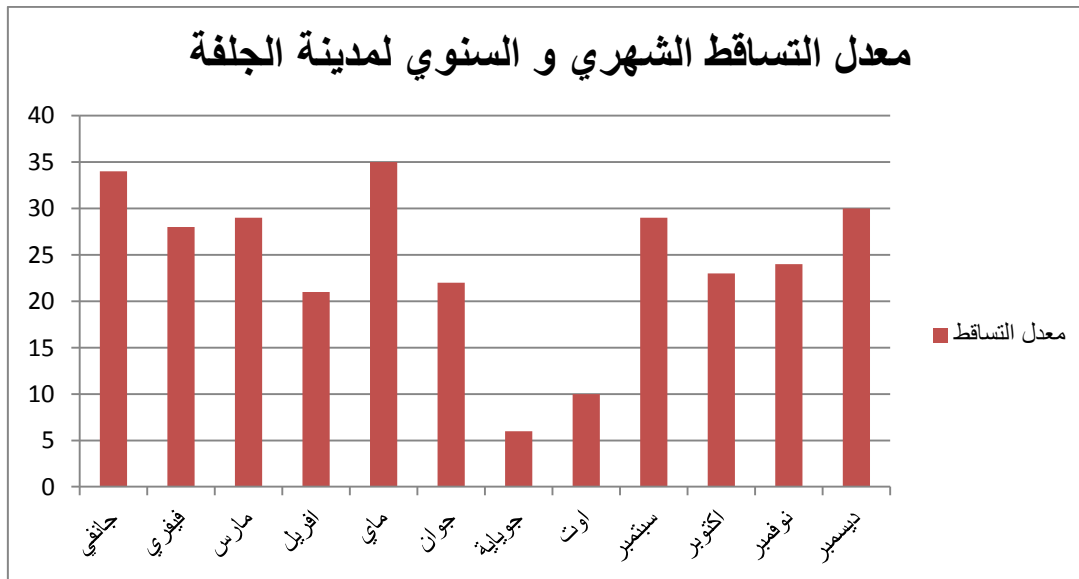
تقع بلدية الجلفة في المنطقة التي تتصف بعدم الانتظام في التساقط السنوي حيث يقدر معدل التساقط ما بين 200مم الى 300 مم سنويا ، و تتراوح أيام التساقط في السنة بين 55 و 65 يوما كما هو موضح في الجدول

الجدول رقم 03 : معدل التساقط الشهري و السنوي في مدينة الجلفة

الأشهر	جانفي	فيفري	مارس	أفريل	ماي	جون	جويلية	أوت	سبتمبر	أكتوبر	نوفمبر	ديسمبر	المجموع
معدل التساقط (مم)	34	28	29	21	35	22	06	10	29	23	24	30	291
عدد أيام التساقط	07	06	07	05	06	05	02	03	05	05	06	07	64
عدد أيام السيل	02	01	00	02	05	01	00	01	02	03	02	03	22

المصدر: محطة الأرصاد الجوية بمدينة الجلفة 2016

الشكل رقم 02 : معدل التساقط الشهري و السنوي لمدينة الجلفة سنة 2016



المصدر: اعداد الطلبة 2020



نلاحظ من خلال المخطط و الجدول أن شهري ديسمبر و ماي تكون مدينة الجلفة الأكثر عرضة فيهما للتساقط . و أقله يسجل في جويلية ، مما يفيدنا من معرفة الأشهر التي تكون فيها مدينة الجلفة معرضة لخطر الفيضانات .

### الصورة رقم 07 : الجلفة في فصل الشتاء

### 2-2-3-الثلوج:



المصدر: التقاط الطلبة 2020

الثلوج تسقط عموما في المناطق المرتفعة جدا كما هو الحال بالنسبة لمنطقة الجلفة الوسطى حيث بها الجبال أولاد نايل و تكون فيها الثلوج فصلية متغيرة من منطقة الى أخرى، فمستوى الثلوج السنوي يتراوح ما بين 40 الى 13 يوم سنويا، و في وجود أعوام استثنائية يصل الى بعض الأحيان الى 19 يوم سنة 1979.

### 2-2-4-الرطوبة:

تتغير الرطوبة في مدينة الجلفة على حسب الفصول و كذلك حسب الفترات اليومية فيمكن تمييز الرطوبة دنيا معدلها 20% و يتم تسجيلها في فصل الصيف (وقت السيروكو) و أخرى قصوى تصل الى 90% مما جعل لها تأثير على الحياة اليومية للسكان .

### 2-3-الدراسة العمرانية :

موقع المدينة الحالي يعتبر كنقطة التقاء بين قاطني المنطقة حيث تتم فيها عملية بيع المواشي وتبادل السلع الى ان جاء المستعمر واسس نواته الاولى لتبدا في التطور وفي مايلي عرض لاهم المراحل التي مرت بها المدينة اثناء تطورها.

على غرار كل المدن الجزائرية الكبرى مدينة الجلفة مرت بثلاث مراحل كبرى اثناء تطورها العمراني نوجزها في ما يلي:



### 2-3-1- مرحلة ما قبل الاستعمار :

يعود تاريخ المنطقة الى العصور القديمة ، وهو مرتبط اساسا بالاكتشافات الهامة التي تدل على اهتمام الرومان بها ، وهذا يرجع اساسا الى موقعها الجغرافي المتميز في الوسط ، فهي تعتبر بمثابة همزة وصل بين الشمال والجنوب ، اما مدينة الجلفة فتعود نشأتها الى العصر الحديث ، حيث نشأت وتطورت خلال وقت الاحتلال الفرنسي ، اذ كانت المدينة عبارة عن تقاطع محورين الأول شمال جنوب والثاني شرق غرب .

### الصورة رقم 08 : الجلفة سنة 1855



المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير الجلفة

### 2-3-2- المرحلة الاستعمارية(1830\_1962) :

شهدت هذه المرحلة وصول الفرنسيين إلى المنطقة حيث قاموا بإنشاء مدينة جديدة وذلك في إطار سياسة إنشاء منطقة عسكرية محصنة ، والتي كانت في بادئ الأمر عبارة عن مخطط بسيط لتكنة عسكرية ذات

شكل مستطيل موجه نحو شمال، جنوب، بثلاثة

شوارع عريضة وأخرى طويلة تقسم الحي إلى 18 قطعة،

وثكنة في الجهة الشمالية للمراقبة و يمكن ان نميز في هذه المرحلة المحطات التالية :

من 1830 الى 1872 :تطورت العقدة وأصبحت قرية استعمارية في اطار سياسة بناء المواقع العسكرية المحصنة و منه تم انشاء أول قلعة و المعروفة حاليا بمتوسطة ابن عياد .

ادرجت الجلفة كبلدية و ذلك بتاريخ 1871/02/13 و تم انجاز عدة مرافق ادارية مثل دار البلدية و الكنيسة و مكتب الأهالي ( BUREAU ARABE ) الذي يهتم بشؤون الجزائريين .

من 1872 الى 1962 : بدأت القرية في التوسع من خلال الهجرة الريفية كما تميزت بظهور مواقع مميزة للأوروبيين مثل حي السعادات حاليا .



و تم انشاء بعض المرافق كبناء المدارس الابتدائية ، المذبح البلدي ، سوق للمواشي، مصنع الحطب والملح، وفي سنة 1912م تم إنشاء خط السكة الحديدية والمحطة شمال المدينة الذي يربط بين البلدية والجلفة، وهذه السكة الحديدية خاصة بنقل السلع والبضائع .

و توسعت المدينة انطلاقا من النواة باتجاهين :السكان الاوربيون شرقا : (كحي الظل الجميل ،حي حاشي عبد الرحمان ،السعادات ) . و المحليون غربا : (حي قناني ،باب الشارف ، حي عين الشيخ ) .

### 2-3-3-مرحلة الاستقلال (1962\_2011) : و نميز فيها أيضا:

من 1962الى 1974 : بعد الاستقلال عرفت المدينة نموا ديمغرافيا مهم وزيادة في هجرة سكان الأرياف نحوها، حيث شغل السكان المناطق التي كانت حكرًا على المعمرين، كما عرفت المدينة توسعات في مختلف الاتجاهات شمالا وجنوبا، شرقا وغربا وفي سنة 1974م وبعد التقسيم الإداري أصبحت بلدية الجلفة التي كانت تابعة لولاية المدية عاصمة لولاية الجلفة، هذا التقسيم أعطاها دفعا جديدا في مجال انجاز المشاريع الكبرى والتجهيزات والهياكل القاعدية مما زادها اتساعا، واحتوت على طرق وطنية مهمة خاصة الطريق الوطني رقم 01 (طريق الوحدة الإفريقية) ، و تم هدم الصور المحيط بالمدينة و انشاء الأحياء التالية (البرج ، عمارات قناني ،بن جرمة ) .

من 1974 الى 1990 : سنة 1975م شهدت إنشاء المنطقة الصناعية بالجهة الجنوبية للمدينة ، مما ساهم في النهوض بالقطاع الصناعي وزيادة ديناميكية المدينة وفي سنة 1980م شهدت العديد من الانجازات الكبرى ساعدت مركز المدينة على التنفس حيث استفادت بأهم برنامج للسكن يتمثل في المنطقة السكنية الحضرية الجديدة (ZHUN) شرق المدينة وكذلك إنشاء حي 05 جويلية سنة 1983م (الجلفة الجديدة) والمنطقة السكنية الحضرية الغربية سنة 1984م وذلك بإنشاء (شريقي فارة ، الفتح، حي الحواس) .



من 1990 الى 2011 :

في هذه المرحلة شهدت المدينة نموا ديموغرافيا كبيرا حيث توسعت المدينة في كل الاتجاهات و نوجزها فيما يلي :

**من الناحية الشرقية :** تم انشاء الاحياء ذات السكنات الجماعية لبوتريفيس على طول محور الطريق الوطني رقم 46 الذي يربط مدينة الجلفة بمدينة بوسعادة اضافة الى مشروع 1600 مسكن (حي الوثام ) للقضاء على حي عين سرار الفوضوي و ترحيل قاطنيه الى هذا الحي الجديد ، كما تم انجاز تجهيزات تعليمية مثل الثانوية المتشعبة .

**من الناحية الجنوبية الشرقية :** تم انجاز أحياء كل من تجزئة حاشي معمر ، مسعودي عطية ، المقر الجديد للولاية و كذا حي الحدائق و ذلك على طول الطريق الولائي 189 و الذي يربط المدينة بمدينة مسعد بالإضافة الى المركب الرياضي ، الاقامتين الجامعيتين للذكور و الاناث و بعض المعاهد العليا ، كما تم انجاز الحديقة النباتية و المركب الثقافي الاسلامي .

**من الناحية الغربية :** نجد كل من أحياء الزريعة ، حي الفصحة و المركز الجامعي و كذا المحطة البرية للمسافرين ، و قد تم انجاز 536 مسكن بهذه المنطقة من أجل القضاء على البيوت القصديرية و البناء الفوضوي .

**من الناحية الشمالية :** يتم انجاز مشروع 1900 مسكن بحي عين سرار ، بالإضافة الى اعادة تهيئة طول محور طريق بوسعادة الجزائر المار بحي بوتريفيس .

و قد عرفت المدينة تطورا كبيرا في هذه المرحلة و هذا نتيجة استفادتها من برنامج مليون سكن (البرنامج الوطني) و صندوق تنمية الهضاب اضافة الى البرامج السكنية الأخرى

\_ كما لا ننسى نقشي ظاهرة البناء الفوضوي و ظهور أحياء غير مخططة بسبب العجز في تلبية طلب سكان المنطقة في السكن .

في الأخير ما يمكن أن نقوله من خلال هذه الدراسة التاريخية العمرانية و تأثيرها على شبكة الطرقات هو ما يلي :

وقوع وسط المدينة داخل السور ابان الحكم الفرنسي مع وضع اربع مخارج (أبواب) :



✓ باب الشارف

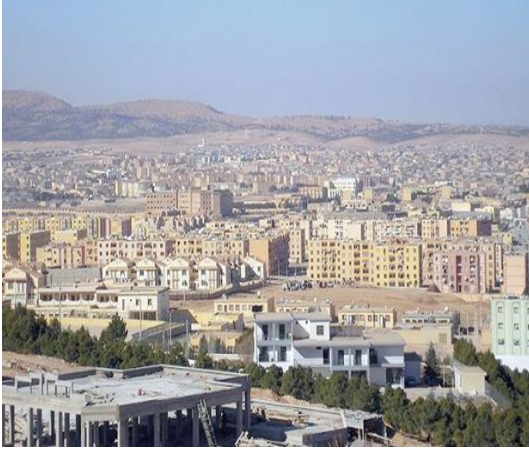
✓ باب الأغواط

✓ باب الجزائر

✓ باب بوسعادة

كل هذه المراحل جعلت المدينة تتهيكل في توسعها حول محورين رئيسيين و اعتماد نفس المخطط الفرنسي المنتهج للتنقل فنجد جل الشوارع المنشأة خارج حدود السور تستمد حركيتها من المحورين ، بالإضافة الى تأثير الأحياء الفوضوية على نوعية التنقل داخلها و هذا كون جل شبكة الطرق غير وظيفية بسبب عدم تهيئتها ، كما ساهم الموقع الاستراتيجي بشكل معتبر في توسع المدينة .

الصورة رقم 10 : مدينة الجلفة سنة 2020



المصدر: التقاط الطلبة 2020

الصورة رقم 09 : مدينة الجلفة سنة 2020

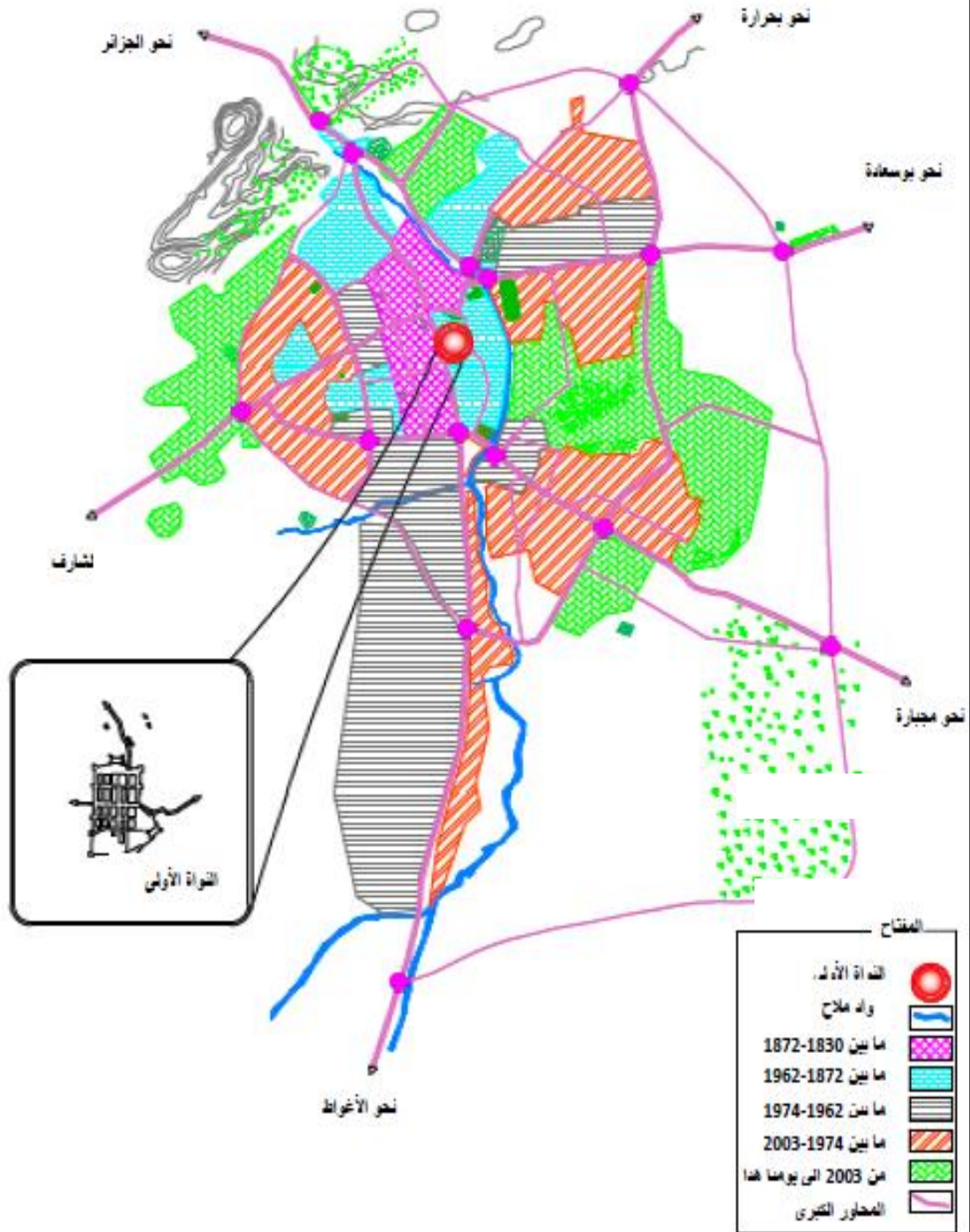


المصدر: التقاط الطلبة 2020



التطور العمراني لمدينة الجلفة

المخطط رقم (03):



المصدر : مكتب الدراسات و الانجاز العمراني URBATIA



## 2-4-الدراسة السكانية و السكنية :

## 2-4-1-الدراسة السكانية :

مدينة الجلفة كغيرها من المدن الجزائرية تشهد نموا ديمغرافيا كبيرا يلخصه الجدول التالي :

## الجدول رقم (04) : تطور عدد السكان

السنوات	1977	1987	1998	2008	2015
المدينة	52800	90032	164126	228228	364993
الولاية	332500	494494	797707	1090758	1217204

المصدر : بلدية الجلفة + معالجة الطلبة 2020

من خلال الجدول رقم 04 نلاحظ أن عدد السكان بولاية الجلفة عموما و المدينة خصوصا ارتفع كثيرا مع مرور

السنوات كما أن مدينة الجلفة مرت ب ثلاث مراحل أساسية للتطور السكاني وهي :

**المرحلة الأولى (1977\_1987) :** عرفت هذه المرحلة ارتفاعا كبيرا في عدد السكان حيث ارتفع من 52800 نسمة

الى 90032 نسمة و ذلك راجع الى :

\* الامتيازات التي حصلت عليها المدينة كعاصمة للولاية ، مما جعلها مقصد لبعض سكان المدن المجاورة (نقطة

جذب من خارج الولاية و داخلها ) نظرا لما تقدمه من مناصب شغل مختلفة خاصة في قطاع الخدمات و

التجارة .

\* إنشاء المنطقة الصناعية بالإضافة إلى استحواد المدينة على مرافق وتجهيزات مهمة .

**المرحلة الثانية (1987\_1998) :** تزايد عدد السكان خلال هذه المرحلة حيث ارتفع من 90032 نسمة سنة 1987

الى 164126 نسمة سنة 1998 و يرجع هذا الى :



\* ظهور تجزيئات ترابية احتلت أطراف المحاور الكبرى للمدينة ما شجع على الاستثمار وزاد من حدة النزوح الريفي وتسبب في تركيز السكان في مركز البلدية .

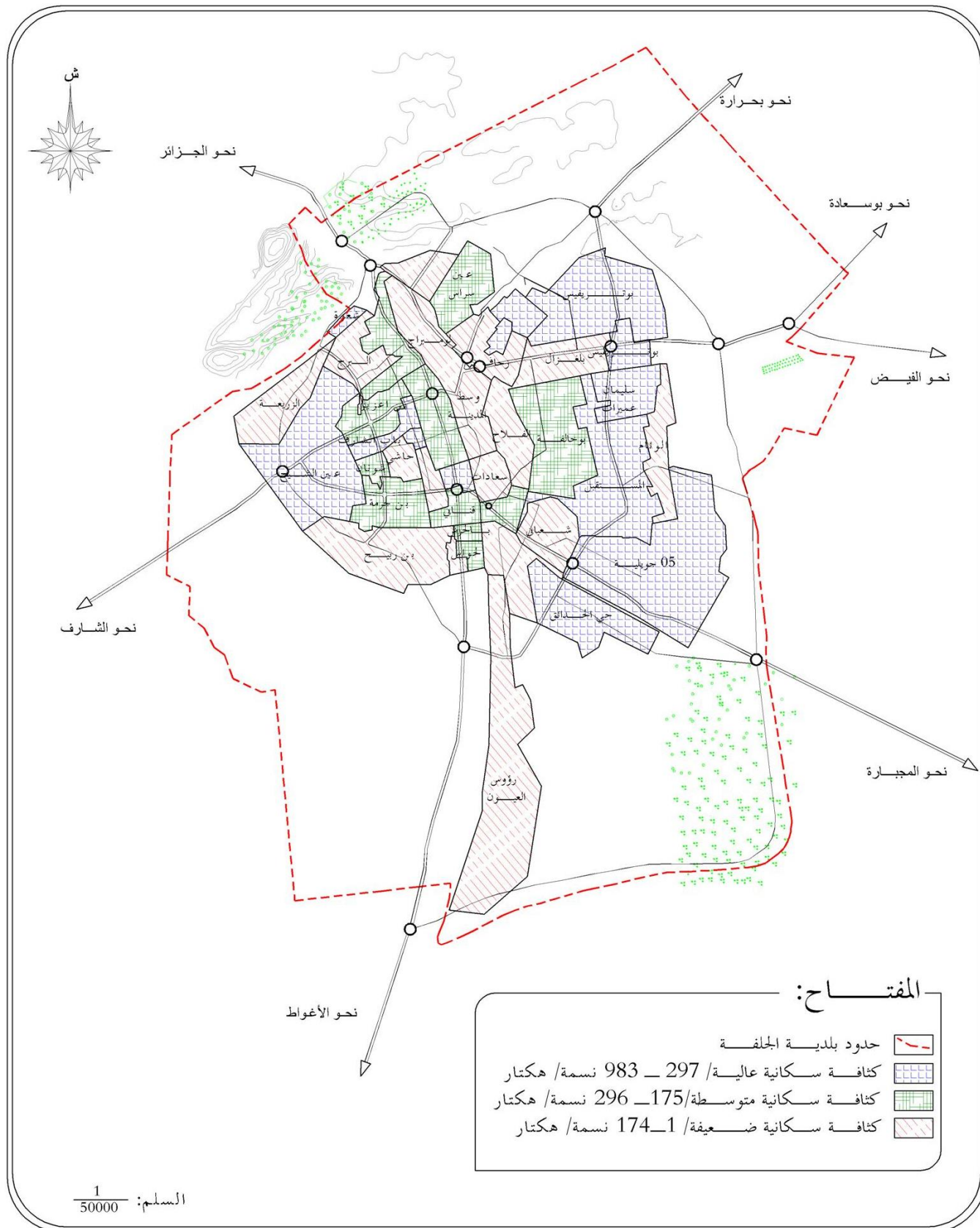
\* الوضعية الامنية الغير المستقرة في العشرية السوداء مما جعلها تستقطب سكان الأرياف و تكون المدينة مقرا لهم بالإضافة للجفاف الذي ضرب الولاية حيث قضى على نشاطاتهم في الريف .

**المرحلة الثالثة (1998\_2015) :** ازداد عدد سكان المدينة بصورة كبيرة جدا حيث بلغ السكان سنة 2015 364993 نسمة مما تسبب هذا الارتفاع في عدد السكان من انشاء مناطق سكنية جديدة مخططة و غير مخططة ساهم في خلق مشكل النقل لعدم مواكبة تسيير النقل للزيادة السكانية .



الكثافة السكانية في مدينة الجلفة

المخطط رقم (04) :



المصدر : مكتب الدراسات و الانجاز العمراني : URBATIA .



## 2-4-2- الدراسة السكنية:

تشهد مدينة الجلفة ارتفاعا كبيرا في حظيرتها السكنية كما هو موضح في الجدول أدناه :

## الجدول رقم (05) : تطور الحظيرة السكنية في مدينة الجلفة

السنة	1987	1998	2008	2012	2015
عدد السكنات	11141	26699	42783	50174	64334

المصدر : معالجة المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لبلدية الجلفة.

حالة السكنات وتوزيعها: تم تشييد مدينة الجلفة عبر مراحل تاريخية ناتجة عن تطور عدد السكان وحسب نوع استغلال الأرض المختلف الذي ضم عدة تجمعات للظهور بأنواع مختلفة من الأنماط ونستطيع ملاحظة هذه الأنماط وهي كالتالي:

النسيج العمراني للنواة الأوربية، السكن التقليدي، السكن الهش، المناطق السكنية الحضرية الجديدة، التجزئات الترابية .  
- السكن الأوربي:

أصل المدينة مكون من 16 مقاطعة ناتجة عن تقسيم مهيكّل لمستطيل موجه بموازاة مع الطريق الرابط ما بين الأغواط وبخاري وابتداء من سنة 1868 بدأ البناء وإنشاء بنايات على المحور المتعامد (محور بوسعادة، طريق الشارف) وهذا النسيج الاستعماري يحتل 40 هكتار، مقسم إلى 37 قطعة ومعدل القطعة على العموم يساوي : 115م<sup>2</sup> .

- السكن التقليدي:

وهو النوع الأكثر ظهورا يتواجد غالبا في مختلف أجزاء المدينة وهذا النوع غالبا هو ريفي ومبني من طرف السكان أنفسهم وبمواد محدودة وهو متميز بشاسعة الحوش الذي يعتبر الاحتياط العقاري الذي يرجع إليه في التوسع الأفقي وهذه العمليات تجعل من الحوش يصغر شيئا فشيئا.



### - السكن الهش:

ويوجد بنسب مختلفة و يتمركز خاصة غرب مركز المدينة وهي المدينة وهي بناءات عشوائية من الطوب أو الآجر وتخضع الآن إلى بعض التحويلات الخارجية.

### - المناطق السكنية الحضرية الجديدة:

هذا النوع من السكن موجود في الجزء الشمالي في حي مدغري وكذلك في 16 مسكن شرقا وعملية إعادة الهيكلة بوسط المدينة التي أدت إلى هدم كل البناء العتيق وتشييد مكانه عمارات بأربعة طوابق وكانت منقولة من البرنامج لسنة 1983 التي موجهة للمنطقة الشرقية وحولت وسط المدينة و عوضت النقص المسجل في المرافق وبالخصوص الإدارية وفي سنة 1980 أين تم إنشاء المناطق السكنية الحضرية الجديدة ( ZHUN ) وهذا يتمثل في المنطقة الغربية والمنطقة الشرقية بمساحة إجمالية تساوي : 459.51 هكتار، وحتى سنة 1994 لم ينجز إلا 2591 مسكن بالمنطقة الشرقية و 898 بالمنطقة الغربية مع عدم مراعاة تقاليد المنطقة عمرانيا ومعماريا.

### - التجزيئات السكنية:

في بلدية الجلفة انطلقت هذه العملية بـ 20 تجزئة على مساحة 462.68 هكتار، وتضم 8610 قطعة منها ما هو في طور الانجاز والباقي انتهت الأشغال به وأقدم هذه التجزيئات هي تجزئة بلغزال، عين الشيخ، برييح، وهذه التجزيئات ظهرت فيها بعض النقائص مثل: تجزئة معدة على أساس فترة انجاز محددة ولكن النتيجة تسير مرحليا. من خلال الاحصائيات الموضحة في الجدول أعلاه نلاحظ تزايد معتبر في عدد السكنات و هذا راجع الى عدة أسباب أهمها :

- ❖ الموقع الجغرافي الهام الذي تتمتع به المدينة (نقطة جذب) .
- ❖ ارتفاع عدد السكان وعلاقته الطردية مع الحظيرة السكنية .



مما أدى هذا الارتفاع الى ظهور :

- ❖ عدة أحياء جديدة ( كحي البساتين وحي بحرارة ....).
  - ❖ تشبع أحياء أخرى (05 جويلية ، بن تيبة وحي الوئام ...).
  - ❖ اختلفت أحياء المدينة فيما بينها من حيث كثافة و تركيز السكنات و ذلك حسب وظيفة الأحياء فمنها من تصنف أحياء تجارية (كحي الفلاح ، الظل الجميل ) أو خدماتية ( وسط المدينة و الأحياء المجاورة له ) ومنها ما تصنف أحياء مرآقد ( الزريعة ، الضاية ) .
- فهنا نجد أن النقل يتأثر بكثافة السكنات داخل الأحياء نظرا لعلاقته الطردية مع عدد الساكنين و هذا بزيادة الطلب على التنقل .

**2-5- دراسة التجهيزات:** وهي مراكز وأماكن يقصدها الإنسان الحضري والريفي لتلبية حاجياتهم وتحقيق متطلباتهم وهذه التجهيزات متمثلة في الإدارية والتعليمية والثقافية والصحية والرياضية.

**2-5-1- التجهيزات الإدارية :** تتركز معظم هذه التجهيزات على تقاطع المحورين التاليين :

✓ **الطريق الوطني رقم 01 :** تتواجد به الكثير من كمقر البلدية و مركز البريد بوسط المدينة و المحكمة بحي السعادات .

✓ **الطريق البلدي رقم 28 :** و تتواجد به هو كذلك العديد من التجهيزات الادارية كمقر الولاية و الحي الاداري بحي 05 جويلية ، و المجلس القضائي بحي شعباني .

هذا مما ادى الى حركة كثيفة على مستوى المحورين .



## 2-5-2- التجهيزات التعليمية:

حيث يعطي هذا القطاع أهمية كبرى لمدينة الجلفة وتحتوي هذه الأخيرة على التجهيزات التعليمية المبينة في

الجدول التالي:

الجدول رقم (06) : عدد المؤسسات التربوية و عدد المتدرسين

الطور	عدد المؤسسات	عدد الأقسام	عدد المتدرسين	عدد الأساتذة
الابتدائي	100	1073	40280	1421
المتوسط	36	549	25320	1025
الثانوي	13	307	13280	622

المصدر : مديرية التربية لولاية الجلفة 2018

2-5-3-تجهيزات التعليم العالي: تقع جامعة الجلفة في الجهة الشرقية لمدينة الجلفة على جانبي الطريق الرابط بين

( الجلفة، مجبارة ) ، تمت ترقية جامعة الجلفة من مركز جامعي الى جامعة بقرار من رئيس الجمهورية السابق السيد

عبد العزيز بوتفليقة سنة 2008 ، تتسع لأكثر من 22000 طالب جامعي ، و هي تضم 05 كليات و 10 مخابر

للبحث ، و في سنة 2016 تعزز قطاع التعليم العالي و البحث العلمي بولاية الجلفة بمشروع هام يتمثل في انشاء قطب

جامعي جديد يتسع ل 8000 مقعد بيداغوجي حيث تم تسليم 2000 مقعد بكلية العلوم التجارية و العلوم الاقتصادية .

و يؤطر الطلبة الجامعيين حوالي 704 أستاذ تتراوح درجاتهم بين الماجستير و الدكتوراه .



2-5-4-تجهيزات التكوين المهني و التمهيين : تتوفر مدينة الجلفة على أربعة مراكز للتكوين المهني و الجدول

التالي يوضح ذلك :

الجدول رقم (07) : مراكز التكوين المهني و التمهيين :

عدد المتربصين	سعة الاستقبال	الموقع
276	250	حي 100 دار
1528	450	حي بريج
639	300	حي عين الشيخ
340	250	راس العيون

المصدر : مديرية التكوين المهني بالجلفة 2018

2-5-5-التجهيزات الرياضية : وتتمثل في مركب لمختلف الرياضات ، و ثلاث ملاعب لكرة القدم و ثلاث قاعات

للسباحة وقاعة متعددة الرياضات وحقل الرماية وأماكن للعب والسياسة في جبل سن الباء وميدان سباق الخيل ، زيادة على ملاعب كرة اليد المنتشرة في مختلف الأحياء.

2-5-6-التجهيزات الثقافية : توجد بمقر البلدية عدة مرافق منها:

- 03 دور للشباب.
- ميدياتيك بوسط المدينة .
- دار الثقافة (ابن الرشد) .
- المركز الثقافي الاسلامي بحي 05 جويلية .
- المسرح الجهوي أحمد بن بوزيد بالحي الاداري .



## 2-5-7-التجهيزات الصحية : القطاع الصحي لبلدية الجلفة يخدم كل البلديات المجاورة والسبب يرجع إلى تركيبة

المرافق الصحية المقامة في مقر البلدية وهي مرافق صحية كبيرة، متوسطة، صغيرة منها:

- المستشفى الكبير بحي شعباني .
- مستشفى بـ 240 سرير بحي شعوة .
- مركز الاستعجالات بحي البساتين .
- مستشفى الام و الطفل بحي 05 جويلية .
- سبعة مراكز صحية .
- ثلاثة قاعات علاج .
- مستشفى طب العيون

وتضم البلدية 156 طبيب اختصاصي، 188 طبيب عام، 66 طبيب أسنان، 785 مساعد شبه طبي، زيادة على هذا توجد مدرسة للتكوين الشبه طبي.

## 2-5-8-التجهيزات التجارية: تعرف مدينة الجلفة حركة تجارية كبيرة بحكم موقعها الهام بحيث يقدر عدد التجار بـ :

1402 محل تجاري للمواد الغذائية بالجملة و 213 محل تجاري للمواد الغذائية بالتجزئة وتتنوع المحلات التجارية بمركز

المدينة ومختلف الأحياء والشوارع كما يوجد بالمدينة سوق الجملة للخضر و الفواكه بالإضافة الى 06 أسواق مغطاة

موزعة على مختلف الأحياء المدينة .



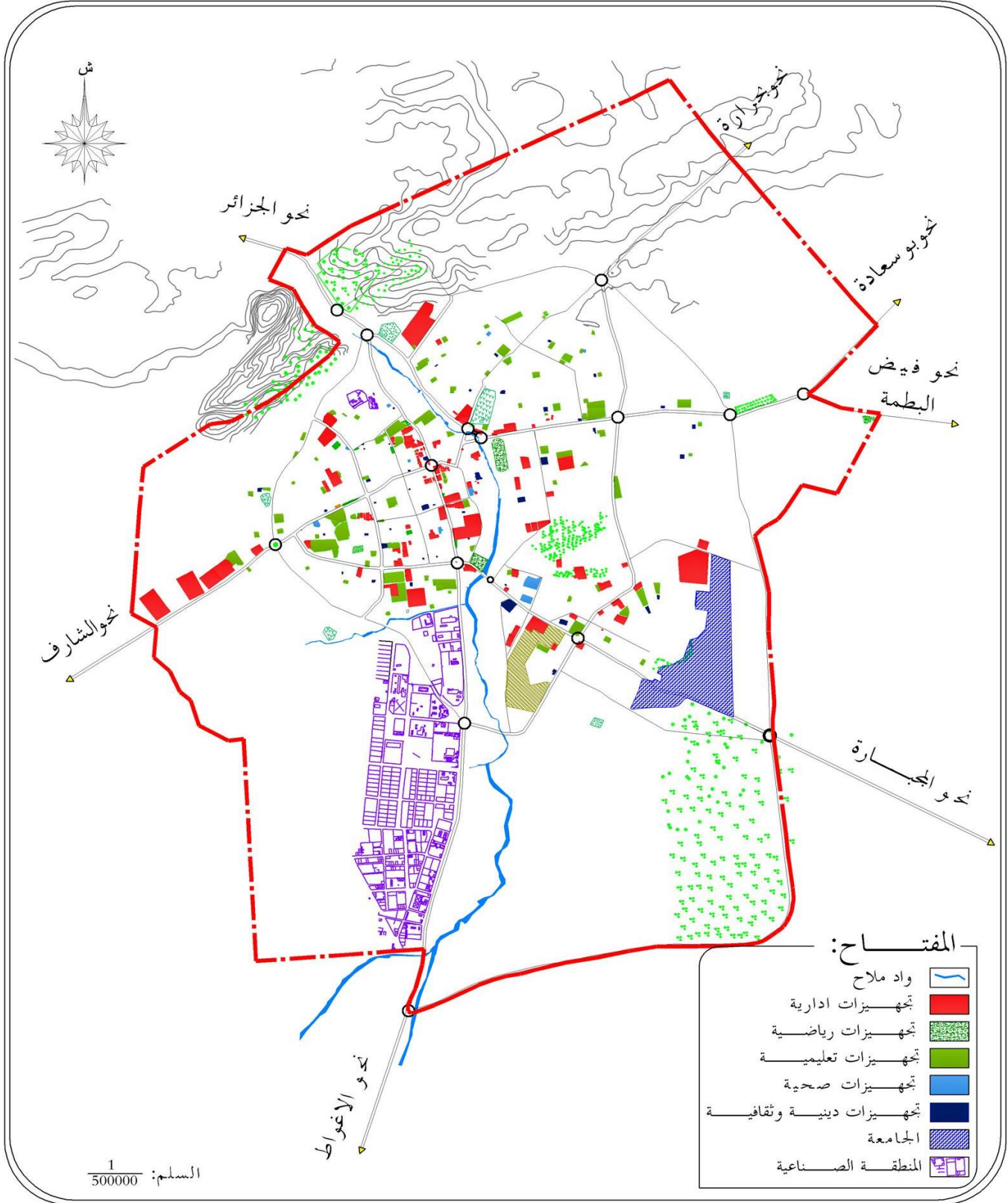
2-5-9-منطقة النشاطات : أنشأت سنة 1975 و هي تضم 140 هكتار ، منها 36 هكتار مشغولة ، و هي تضم 06 وحدات التي بها 182 قطعة .

و هذا الشكل من التوزيع خلق مشكلة تتمثل في الغبار المتطاير و الروائح الكريهة (مصنع الجلود) ، اضافة الى الازدحام الكبير في فترة العمل داخل هذا الحي ، و كذلك ظهور مشكلة التنقل حيث يجبر السكان الأحياء الأخرى الى الانتقال للمصالح الادارية الموجودة به لقضاء مصالحهم ، بالإضافة للمواطنين القادمين من البلديات و الولايات الاخرى لنفس الغرض .



توزيع التجهيزات في مدينة الجلفة

المخطط رقم (05) :



المصدر : المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير + معالجة الطلبة 2020



### خلاصة الفصل :

مما يمكن استخلاصه من الدراسة التحليلية لمدينة الجلفة هو أن :

- \* التطور العمراني تم على المحاور الرئيسية و هذا ما أعطى شكل مركزي للشبكة العمرانية مع ادماج النسيج العمراني .
- \* توسع المدينة لم يكن وفق تخطيط سليم فتوجه التوسع من الجهة الغربية الى الجهة الشرقية و هذا التحول راجع الى عدة عوائق طبيعية و اصطناعية .
- \* توزيع التجهيزات جعل الضغط على منطقة دون أخرى .
- \* تركز معظم المرافق وسط المدينة .



**تمهيد :**

يختلف النقل باختلاف وسائله من مكان لآخر و من بلد لبلد و من مدينة لأخرى و هذا راجع لثقافة الافراد و خصائص المدن و الاقتصاد القومي و غيرها و على هذا الاساس ارتأينا تسليط الضوء على واقع النقل الحضري لمدينة الجلفة بشكل خاص و هذا ما سنتطرق اليه في هذا الفصل .



## 1- شبكة الطرق بالمدينة :

تتوفر مدينة الجلفة على شبكة هامة من الطرق الحضرية حيث تضمن هاته الأخيرة سيولة و سهولة التنقل بين مختلف أنحاء المدينة و تمتد على مسافة تقدر بحوالي 286 كم و تتميز فيها :

### 1-1- الطرق الوطنية : وتتمثل في :

#### • الطريق الوطني رقم (01) :

و هو طريق مهم يربط بين الشمال و الجنوب مرورا بوسط المدينة على مسافة تقدر بحوالي 7.5 كلم و يعتبر المحور النشط و المحرك لقطاع الخدمات و التجارة داخل المدينة .

#### • الطريق الوطني رقم (46) :

و يمر بتزاب البلدية على مسافة تقدر بحوالي 4 كلم و يربط المناطق الشرقية

بمدينة الجلفة لا يقل نشاطا عن سابقه و نجد أن اهميته

تزداد يوما بعد يوم لعدة أسباب من جملتها انجاز المحطة البرية لنقل المسافرين بالجهة الشرقية مع الاقامات الجامعية الجديدة للذكور و جل التقسيمات السكنية الجديدة .



الصورة رقم 11 : الطريق الوطني رقم (46)



المصدر: التقاط الطلبة 2020

1-2- الطرق الولائية و البلدية : وتتمثل في :

الطريق الولائي رقم 189 : هذا المحور يمتد على مسافة 3.5 كلم كمدخل المحيط العمراني يضمن الربط ما بين

المقر الولاية و البلديات الواقعة غرب عاصمة الولاية ، يغذي هذا المحور الأحياء الغربية كما يبدو أكثر نشاط و

حركية في الأسواق الأسبوعية أيام ( الاحد ،الاثنين و الجمعة ) لمروه بجانب الأرضية المخصصة للسوق الأسبوعية

بالإضافة الى مروه بجانب الزاوية الأزهرية و الثكنة العسكرية .

الصورة رقم 12 : الطريق الولائي رقم (189)



المصدر: التقاط الطلبة 2020



### الطريق البلدي رقم 28 :

يأخذ هذا الطريق أهميته من الطريق الوطني رقم 01 ، و يمثل حوالي 3 كلم من طول الشبكات الحضرية ، يعرف هذا الأخير حركة كبيرة باعتباره يتوسط أحياء الجلفة الجديدة و التي تحوي جل الادارات و أهمها ، و كذا جامعة زيان عاشور بما تحتويه من اقامات و تجهيزات ، كما انه يربط بلدية مجبارة بالجلفة .

### 1-3-الطرق الثانوية :

وهي عبارة عن طرق تضمن الربط بين المنطقة الجنوبية لبريخ و عين الشيخ و بين بوتريفيس و عين اسرار و بين بلكل و بوخالفة و بين عين اسرار و عيسى القائد .

### 1-4-الطرق الثالثة :

و هي مجمل الطرق الموجودة داخل النسيج العمراني الحالي او المقترحة في مناطق التوسع و هي تضمن التنقل داخل الأحياء و تصل بالطرق الأكبر منها دورا .

### 1-5-خط السكة الحديدية :

ويرجع إلى عهد الاستعمار مع بداية القرن 19م وهي تربط البلدية بالجلفة وهي تقطع تراب البلدية على مسافة 15كلم وهي مخصصة لنقل البضائع مثل: المواد البترولية، الحبوب، مواد البناء، المواد الغذائية .



الصورة رقم 13 : محطة السكة الحديدية

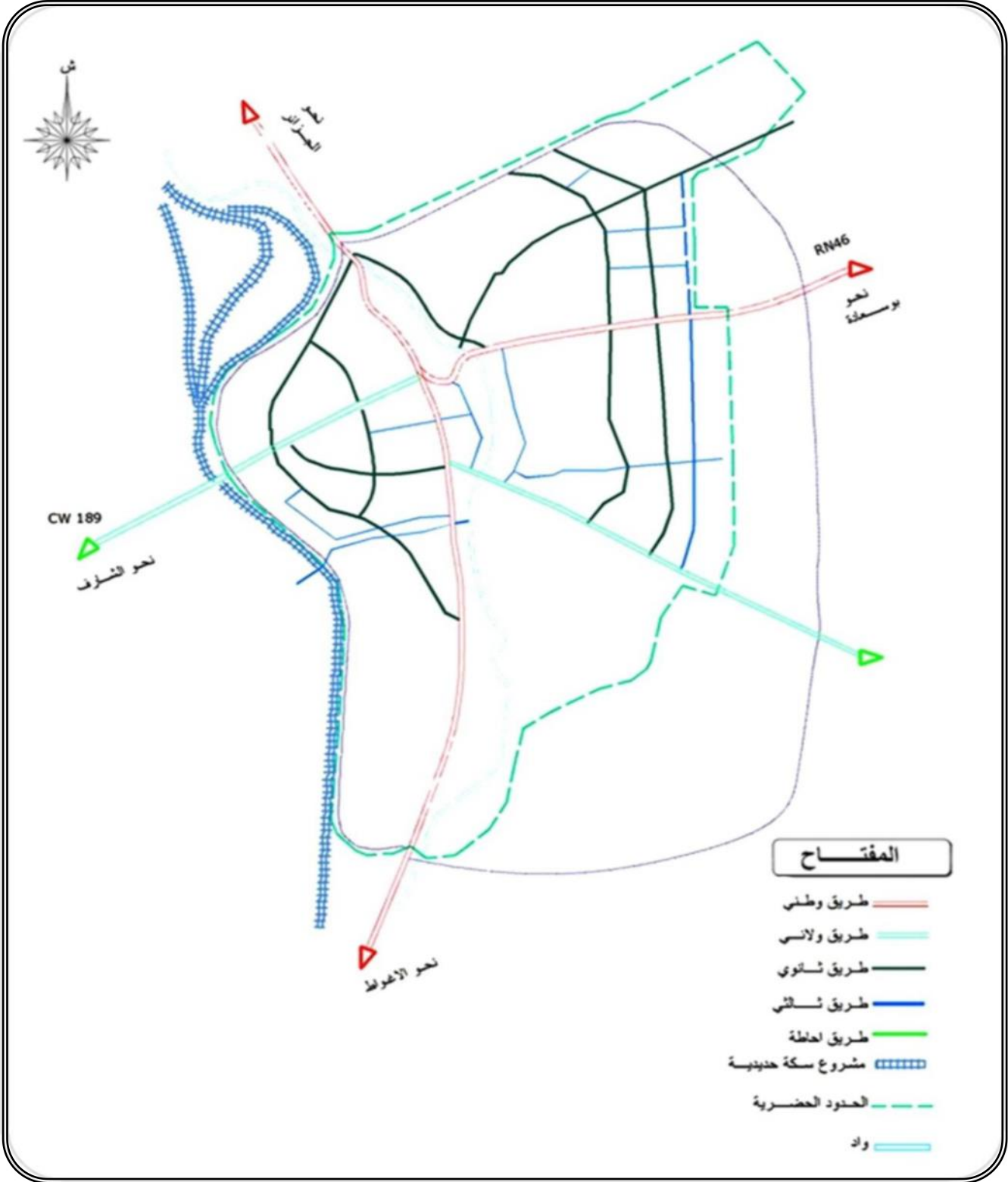


المصدر: التقاط الطلبة 2020



شبكة الطرق بمدينة الجلفة

المخطط رقم (06):



المصدر : مديرية الأشغال العمومية بالجلفة 2017+ معالجة الطالبة



## 2- نشأة النقل الحضري في مدينة الجلفة :

بدأ أول ظهور للنقل الحضري بمدينة الجلفة سنة 1976 بإنشاء أول فرع للنقل الحضري بالمدينة تابع و ممول من طرف البلدية بدأ الاشتغال ب 6 حافلات من نوع فيات ذات 35 مقعد كان مبلغ التذكرة آنذاك 0.5 دج و يغطي معظم أحياء المدينة الى غاية سنة 1983 ، و باتساع المدينة أصبح هذا العدد غير كافي و لا يلبي حاجات السكان و خلال هذه الفترة تحولت الى مؤسسة عمومية تحت وصاية الدائرة بدل البلدية أي ظهرت عدة أحياء منها : قناني ، عين الشيخ ، مئة دار .

و في سنة 1992 تحولت ملكية النقل الحضري من المؤسسة العمومية الى الخواص و ذلك بادخال سيارات الأجرة كتجربة أولى و قد كان عددها 05 سيارات تشتغل على الخط (وسط المدينة-05 جويلية) و بنمو المدينة و زيادة عدد السكان أصبح من الضروري تلبية الطلب على النقل الحضري حيث بلغ عدد سيارات الأجرة سنة 1998 الى 278 سيارة و 32 حافلة و من ثم أصبح العدد في تزايد حتى وصل سنة 2015 الى 713 سيارة و 71 حافلة خاصة و عامة .



## 3-وضعية قطاع النقل لسنة 2018 :

سجل قطاع النقل خلال سنة 2018 العديد من الإجراءات تتلخص في ما يلي :

## 3-1-النقل البري للمسافرين :

تحتوي مدينة الجلفة شبكة النقل الجماعي و المتمثلة في عدة خطوط مبينة في الجدول التالي :

## الجدول رقم (08) : خطوط النقل في الجلفة

النسبة	السعة	عدد المركبات	العدد			نوع الخط
			المجموع	غير مستغل	المستغل	
%13	6155	167	39	13	26	الوطنية
%24.70	11656	560	45	17	28	المحلية
%35	16617	429	33	12	21	الحضرية
%4.80	2286	150	5	2	3	الريفية
%22.50	10664	215	/	/	/	الخاص
%100	47378	1521	122	44	78	المجموع

المصدر : مديرية النقل بولاية الجلفة +معالجة الطلبة 2020.



3-2- توزيع وسائل النقل :

الجدول رقم (09) : توزيع وسائل النقل سنة 2018

نوع الخط	المركبات	السعة
الوطنية	167	65155
المحلية	560	11656
الحضرية	429	16617
الريفية	150	2286
الخاص	215	10664
المجموع	1521	47378

المصدر : مديرية النقل بولاية الجلفة + معالجة الطلبة 2020.

من خلال الجدولين 08 و 09 نلاحظ ان النقل البري للمسافرين قد سجلت سنة 2018 انخفاض في وسائل النقل بالنسبة للخطوط المحلية (- 0.26%) والريفية (- 0.29%) وزيادة في الخطوط الوطنية والحضرية ، ونسبة تغطية دون المتوسط بمعدل 23.44 مقعد لكل 1000 ساكن بالولاية ، وهذا راجع للتجميد المطبق فيما يخص منح رخص جديدة لمتعاملي نقل المسافرين (تعليمية وزارية) ، وعزوف المواطنين الاستثمار في نشاط النقل العمومي للمسافرين وتوجه الى نشاط النقل بواسطة سيارات الأجرة الذي يفوق معدل التغطية المعمول به بأربع مرات.



3-3- توزيع وسائل النقل حسب الدوائر

الجدول رقم (10) : توزيع وسائل النقل حسب الدوائر سنة 2018

الدائرة	عدد المركبات	عدد الخطوط	معدل التغطية
الجلفة	451	30	15 حافلة/الخط
الشارف	39	01	39
الإدرسية	51	02	25
عين الإبل	32	02	16
مسعد	209	12	17
عين وسارة	281	13	21
حاسي بحيح	98	05	19
دار الشيوخ	21	02	10
سيدي لعجال	18	02	09
فيض البطمة	00	00	/
حد الصحاري	37	05	07
البييرين	69	04	17
المجموع	1306	78	17 حافلة/خط

المصدر : مديرية النقل بولاية الجلفة +معالجة الطلبة 2020.

3-4- المؤسسة العمومية للنقل الحضري و الشبه الحضري لولاية الجلفة :

المؤسسة العمومية للنقل الحضري و الشبه الحضري لولاية الجلفة تتشط بواسطة 30 حافلة داخل محيط النقل الحضري

لمدينة الجلفة ، الجدول التالي يبين حصيلة النشاط خلال سنة 2018 :

الجدول رقم (11) : النقل الحضري و الشبه الحضري سنة 2018

عدد الحافلات	عدد خطوط الشبكة	طول الشبكة (كلم)	عدد محطات التوقف	عدد المقاعد المتوفرة	عدد المسافرين المنقولين
30	07	41.5	61	16319300	4016786

المصدر : مديرية النقل بولاية الجلفة +معالجة الطلبة 2020.



### 3-5- النقل الجامعي ونقل العمال :

الجدول رقم (12) : النقل الجامعي و نقل العمال سنة 2018

عدد المتعاملين	عدد الحافلات	المقاعد الموفرة	
01	60	600	النقل الجامعي
105	134	3938	نقل العمال

المصدر : مديرية النقل بولاية الجلفة +معالجة الطلبة 2020.

### ❖ المخطط الأزرق :

عرفت سنة 2018 إعداد وتنفيذ مخطط أزرق حيث بلغ عدد الحافلات المسخرة 1050 حافلة بسعة 31500 مقعد سمحت بنقل المواطنين إلى مختلف المدن الساحلية مع ضمان استمرارية الخدمة على مختلف خطوط النقل.

### 3-6- النقل بواسطة سيارات الأجرة:

يهيمن نشاط سيارات الأجرة على قطاع نقل الاشخاص بولاية الجلفة ، ويغطي بنسبة كبيرة التنقلات اليومية للمواطنين ، حيث وصل معدل الولاية الى 01 سيارة لكل 516 ساكن ، وهذا ما يفوق المعدل المعمول به بأربع مرات ، والذي هو 1 سيارة لكل 2000 ساكن و ذلك حسب مديرية النقل بالجلفة كما أنه وصل عدد الرخص الممنوحة ببلدية الجلفة الى 2324 رخصة و الرخص المستغلة الى 1810 رخصة مستغلة بنسبة 77.88 % بمعدل 1 سيارة أجرة / 279 ساكن .

### 3-7-الوضعية العامة لنشاط سيارات الأجرة :

الجدول رقم (13) : الوضعية العامة لنشاط سيارة الأجرة سنة 2018

سيارات الاجرة الفردية	سيارات الاجرة الجماعية الحضرية	سيارات الأجرة الجماعية ما بين المناطق الحضرية	سيارات الأجرة الجماعية الغير الحضرية	المجموع
164	1461	894	538	3057

المصدر : مديرية النقل بولاية الجلفة +معالجة الطلبة 2020.



- شركات سيارات الأجرة:

عدد شركات سيارات الأجرة العاملة بولاية الجلفة 05 شركة بحظيرة قدرت بـ 85 مركبة.

3-8- المراقبة التقنية للمركبات:

تحصي ولاية الجلفة تواجد 08 وكالات للمراقبة التقنية للسيارات موزعة عبر تراب الولاية والاحصاءات الخاصة بنشاطها مبينة في الجدول أدناه:

الجدول رقم (14) : المراقبة التقنية للمركبات

الرقم	الوكالة	عدد المركبات المراقبة	مركبات بفحص مضاد (عيوب للتصحيح)
01	كشيدة اسماعيل	10702	82
02	ادريسي عز الدين	9145	27
03	الشركة الجزائرية للخبرة	9319	94
04	شانبي محمد	19397	35
05	شركة ابو الغزال	11802	49
06	دهواني لحسن	11267	65
07	مؤسسة المنشآت القاعدية	6053	31
08	مؤسسة بن قويدر رشيد	7541	47
	المجموع	84226	430

المصدر : مديرية النقل بولاية الجلفة +معالجة الطلبة 2020.



#### 4- التكوين :

❖ سائقي سيارات الأجرة:

الجدول رقم (15) : سائقي سيارات الأجرة سنة 2018

عدد الدورات	عدد المترشحين	عدد الناجحين
14	630	598

المصدر : مديرية النقل بولاية الجلفة +معالجة الطلبة 2020.

❖ سائقي مركبات نقل المسافرين والبضائع:

الجدول رقم (16) : سائقي مركبات نقل المسافرين و البضائع سنة 2018

عدد الدورات	عدد المترشحين	عدد الناجحين
14	270	270

المصدر : مديرية النقل بولاية الجلفة +معالجة الطلبة 2020.

#### 5- التفتيش و العقوبات الادارية :

بالإضافة الى العمليات التي يقوم بها مفتشو النقل البري ، فان لجنة العقوبات الادارية تتلقى وتدرس عدة محاضر

موجه لها من طرف المصالح الامنية الممثلة في الدرك الوطني والامن الوطني ، و عملية معالجة كل المحاضر مبينة

في الجدول ادناه:



الجدول رقم (17) : التفطيش و العقوبات الادارية سنة 2018

عدد المعاقبين	عدد المحاضر		عدد عمليات المراقبة من مفتشي النقل البري	سنة 2018
	المصالح الأمنية	مديرية النقل		
113	147	53	62	النقل العمومي للمسافرين
87	112	00		النقل العمومي للبضائع
736	846	181		النقل بواسطة سيارة الاجرة
936	1105	234	62	المجموع
		1339		

المصدر : مديرية النقل بولاية الجلفة +معالجة الطلبة 2020



6- الهياكل القاعدية لاستقبال المسافرين :

❖ المحطات البرية :

الجدول رقم (18) : المحطات البرية ببلدية الجلفة

ملاحظة	الصف	المحطات البرية
جميع المحطات مسندة إلى  SOGRAL	" أ "	المحطة البرية ببلدية الجلفة
	" ب "	المحطة البرية ببلدية مسعد
	" ب "	المحطة البرية ببلدية حاسي بحبح
	" ب "	المحطة البرية ببلدية عين وسارة

المصدر : مديرية النقل بولاية الجلفة +معالجة الطلبة 2020.

❖ المحطات الحضرية :

الجدول رقم (19) : المحطات الحضرية ببلدية الجلفة

ملاحظة	المحطات البرية
جميع المحطات مسندة إلى  SOGRAL	محطتين حضريتين ببلدية الجلفة
	محطة الحضرية ببلدية حاسي بحبح
	محطة الحضرية ببلدية عين وسارة

المصدر : مديرية النقل بولاية الجلفة +معالجة الطلبة 2020.

بالإضافة إلى محطة عين الشيخ بالجلفة التابعة لمصالح البلدية و التي تم تحويل الجزء الأكبر منها إلى سوق

مغطاة غير مستغل حاليا، الشيء الذي أثر سلبا على مخطط النقل .



## 7- 1- ملخص نتائج الوضعية الحالية لقطاع النقل :

✚ سجل نشاط نقل البضائع زيادة في عدد متعاملي النقل العمومي للبضائع بنسبة 5.89 % و 3.42 % بالنسبة لنقل بضائع الحساب الخاص.

✚ سجل نشاط نقل المواد الخطرة زيادة في عدد المتعاملين بنسبة 6.74 %

✚ أما بالنسبة لحركة المرور فقد بلغ عدد المترشحين لنيل رخصة السياقة خلال سنة 2018 ، 54946 مترشح من بينهم 29684 ناجح بنسبة نجاح 54.2 % أطرتهم 140 مدرسة تعليم السياقة.

✚ عدم تطبيق مخطط السير لمدينة الجلفة المنجز من طرف مكتب الدراسات المنتهية دراسته منذ نوفمبر 2013 و الذي من شأنه تخفيف و بشكل كبير الاكتظاظ المروري الذي تشهده المدينة من جميع النواحي خاصة انسيابية حركة المرور و توفير أماكن توقف المركبات و تنظيم سير خطوط النقل الحضري.

✚ تنظيم نشاطات تخص اليوم الوطني واليوم الافريقي والعالمي لحوادث المرور.

✚ المشاركة في الحملات التحسيسية لخطورة حوادث المرور ببعض بلديات الولاية مع مختلف الجمعيات الفاعلة (جمعية السلامة المرورية ، جمعية طريق السلامة ..الخ) ومصالح الأمن والدرك الوطنيين .

✚ اعداد التقارير الاخبارية الخاصة بحوادث المرور .

✚ التنشيط والمساهمة في البرامج الاسبوعية التوعوية الخاصة بالسلامة المرورية مع إذاعة الجلفة الجهوية ومصالح الأمن الوطني.



بلغ عدد المركبات المراقبة خلال سنة 2018 ، 84226 مركبة من بينها 430 مركبة تخضع

للمصيانة الاجبارية (الفحص المضاد) راقبتهم 08 وكالات للمراقبة التقنية للسيارات على مستوى الولاية

بلغ عدد محاضر المخالفات 234 محضر لمصالح مديرية النقل و1105 محضر للمصالح

الأمنية خلال سنة 2018 ، تم معاقبة 936 متعامل بناء على 10 جلسات اجتماع للجنة العقوبات

الإدارية.

معالجة أكثر من 50 شكوى وعريضة مقدمة من طرف المواطنين وجمعيات المجتمع المدني و

المتعاملين.

سجلت المحطة البرية بالجلفة 550630 مسافر سنة 2018.

تحويل المتعاملين بالمحطة البرية الجديدة بحاسي بحبح الى المحطة القديمة ولمدة 06 اشهر ،

وهذا لاستدراك المصالح المحلية ممثلتا في البلدية لبعض النقائص المسجلة بالمحطة ومحيطها.

غياب المحطتين الحضريتين ببحرارة وحي بن تيبة عن شبكة النقل الحضري

## 7-2- اقتراحات لحل مشاكل وضعية النقل بالجلفة :

التطبيق الفعلي لعمل البوابة الالكترونية الخاصة بالخدمة العمومية في مجال النقل البري (اضفاء

الشفافية ، التسريع في استخراج الرخص ... الخ..)

اعداد دراسة مخطط جديد للنقل بواسطة الحافلات (محلية ، ريفية ، حضرية) ، وتجسيده بناء

على تراخيص استثنائية من الوزارة.

تطهير الحاضرة الحالية.



تحين خرائط المواقيت لمتعاملي نقل الاشخاص.

تطبيق المخطط الجديد لسيارات الأجرة الحضرية لمدينة الجلفة.

اعداد وتطبيق مخطط جديد لوسائل النقل الحضري للمدن

التنظيم الميداني لنشاط نقل البضائع وهذا بدراسة وتطبيق نقاط التوقف الخاص بكل صنف.

تدعيم التأطير الخاص بمرشحي رخص السياقة ومدارس تعليم السياقة.

التطبيق الفعلي من طرف المصالح المحلية ممثلتا في البلدية لمخطط النقل الحضري بواسطة

سيارات الأجرة و الحافلات ينتج عنه تنظيم سير خطوط النقل الحضري ويخلق انسيابية لحركة المرور

بالمدينة.

اعداد دراسة لمخطط حركة المرور محلي بمدينة الجلفة وتطبيقه مع المصالح المعنية.

الاستمرار في تنظيم النشاطات والتظاهرات الخاصة بالسلامة المرورية.

فتح 03 وكالات للمراقبة التقنية للسيارات بالولاية.

القيام بعمليات تفتيشية مختلطة مع مصالح الوكالة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات لكل

الوكالات المعتمدة بالولاية.

تكثيف عمليات المراقبة والتفتيش لكل وسائل النقل.

برمجة 14 جلسة للجنة العقوبات الادارية في ميدان النقل البري.

متابعة عملية تفعيل عمل المحطة البرية بحاسي بحيج مع كل المصالح المعنية.



- تفعيل عمل المحطتين الحضريتين ببحرارة و حي بن تيبة بمدينة الجلفة وهذا بتفعيل المخطط الجديد الخاص بسيارات الأجرة ، و دراسة ادراجهما في مخطط النقل الخاص بالحافلات.
- العمل مع مصالح بلدية الجلفة على تهيئة واعادة تصنيف المحطة البرية بعين الشيخ.



## 8- نتائج و اقتراحات حول النقل الحضري بمدينة الجلفة :

من خلال الدراسة النظرية لنشاط نقل المسافرين بسيارة الأجرة توصلت الدراسة الى نتائج يمكن ادراجها كالاتي :

### 8-1- نتائج حول النقل الحضري بمدينة الجلفة :

+ ينتقل أفراد مدينة الجلفة لغرض العمل و الدراسة في أغلب الأحوال باستعمال سيارة الأجرة بالدرجة الأولى و ذلك لكون التسعيرة مناسبة المتمثلة في 5دج لكل كلم +5دج جزافية كما ينتقلون بالحافلة الا أن النقل بالحافلة تجوبه نقائص و مشاكل عديدة على رأسها طول مدة التنقل و عدم الالتزام بالمواعيد لذلك ف ان السكان ينتقلون في ظروف غير ايجابية .

+ عدد وسائل النقل من حافلات و سيارات الأجرة يبدو مرضي لكن في الواقع غير ذلك فعدد الحافلات و سيارات الأجرة غير موازي و عدد الخطوط ،حيث نجد بعض الخطوط ذو تشبع من وسائل النقل و البعض الآخر العكس .

+ سوء استغلال النقل بالسكك الحديدية، رغم توفر الهياكل القاعدية الملائمة، إلا أنها ليست مسخرة.  
+ نسبة امتلاك السيارة الشخصية في تزايد مستمر.

+ نقص كبير في وسائل النقل في الفترة المسائية أو بالأخص بالليل و خاصة سيارات الأجرة التي أعدت خصيصا ببرنامج مناوبة ليلية هذا ما يدفع الأفراد و خاصة في أوقات الضرورة كالمرض أو... باستخدام النقل الغير رسمي لتوفره في كل الأوقات.

+ أما نقل المسافرين بسيارات الأجرة في مدينة الجلفة يتباين بين الحسن و الوسط حيث تعتبر سيارات الأجرة أحسن من وسائل النقل الأخرى من ناحية السرعة و الراحة و الأمان، إلا أن



التسعيرة تعتبر عادية و خاصة لأصحاب الدخل المحدود إذن السعر يعتبر مقبول نوعا ما، أما المعاملة فهي تقترب من درجة الضعيف و خاصة في حرية استعمال الموسيقى و التدخين .

✚ مواقع سيارات الأجرة غير ملائمة و هذا راجع إلى غياب مخطط نقل فعال قائم على دراسة نقاط الطلب و تغطيتها .

✚ نظام المناوبة الليلية منعدم هذا لغياب الأمن و نقص المراقبة ما يشجع نشاط أصحاب النقل الغير الرسمي.

✚ عدد كبير من أفراد مدينة الجلفة يستخدمون النقل الغير الرسمي نظرا لما يحويه من مزايا كالسرعة و التوفر في كل الأوقات إلا أن فئة كبيرة تجهل حقيقة هذا النوع من النقل و لا يدركون انه نقل غير مرخص به، هذا ما يؤكد عدم كفاية و عدم تلبية سيارات الأجرة للخدمات المطلوبة .

## 8-2- نتائج حول ممارسة سائقي سيارات الأجرة لنشاط نقل المسافرين

✚ جل سائقي سيارات الأجرة شباب تتراوح أعمارهم من 22 سنة إلى 35 سنة هذا ما يدل على أن نسبة البطالة تجوب هذه الفئة بدرجة كبيرة ما يدفعهم إلى تبني هذا النشاط.

✚ فئة مكثري لرخصة استغلال سيارات الأجرة أكثر منها من فئة مستفيد و مكثري وكيل كون أن المستفيدين من رخصة الاستغلال هم أرامل الشهداء و المجاهدون و نظرا لكبر السن فهم يلجؤون لكرائها ، أما فئة مكثري وكيل عدد قليل من الأفراد يستغلونها بهذا الشكل نظرا لوجوب توفر السيارة و الرخصة معا .

✚ نظرا لضئالة الأجر يلجا بعض سائقي سيارة الأجرة لممارسة أنشطة أخرى.



✚ على عكس سائقي الحافلات فسائقي سيارات الأجرة يخضعون لتكوين مسبق قبل كسب الخط.

✚ من أهم الصعوبات التي تواجه سائقي سيارات الأجرة منافسة أصحاب النقل الغير رسمي و

تأثيرات الاكتظاظ .



الشكل رقم 03 : اقتراحات تخص النقل الحضري لمدينة الجلفة

فيما يخص النقل الحضري بمدينة الجلفة :

انشاء دراسة ميدانية لتوزيع مختلف محطات النقل الحضري على كامل المحيط الحضري من طرف مختصين.

توسيع الشبكة الطرقية لمدينة الجلفة و تنظيم وسائل النقل عليها .

الحرص على احترام مؤشرات نوعية الخدمة سواء العمومية أو الخاصة خاصة السعر.

التحكم في تطوير النقل الفري و عقلنة استعمال السيارة الشخصية .

اعادة هيكلة سيارات النقل الغير رسمي في شكل سيارات أجرة .



الشكل رقم 04 : اقتراحات تخص سيارات الأجرة و المركبات لمدينة الجلفة :

فيما يخص سائقي سيارات الأجرة و المركبات :

إعادة هيكلة مواقف سيارات الأجرة الحضرية

توزيع رخص الاستغلال على كل فئات المجتمع

تطوير نظام النقل الجماعي كالحافلات و القطار الحضري و التقليل من سيارات الأجرة كونها تزيد في الازدحام و تلويث البيئة و استغلال الطاقات الغير المتجددة

تكفل نقابات سيارات الأجرة بالرقابة و إبلاغ السائقين بالتعديلات و التغييرات الجديدة.

إلغاء السيارات التي يزيد عمرها عن 20 سنة من الخدمة و وضع سياسات تحفيزية لشراء سيارات جديدة .

المساهمة في ادماج فئة ذوي الاحتياجات الخاصة في المجتمع سواء بتهيئة مناسبة على مستوى المحطات لسهولة ركوبهم للقضاء على التهميش الذي تعاني منه هذه الشريحة .

انشاء سلطة تنظيمية للضبط مهمتها الجمع بين كل الفاعلين في قطاع النقل لتحديد أساسيات النشاط و المتابعة اليومية .

المصدر : اعداد طلبية 2020



### خلاصة الفصل :

يعتبر قطاع النقل كغيره من القطاعات يعاني من فوضى عارمة في البلدان النامية منها الجزائر ، و تعتبر مدينة الجلفة من أبرز المدن التي تعرف فوضى في هذا القطاع فرغم تعدد و توفر وسائل النقل الا أن المشاكل النوعية لا تزال ثابتة و هذا راجع بالدرجة الأولى لتقافة الشعوب .

و من خلال دراسات سيارات الأجرة في مدينة الجلفة تبين أن أفراد مدينة الجلفة ينتقلون في ظروف غير ايجابية بسبب كثرة سيارات الأجرة و السيارات الشخصية هذا ما خلق نوعا من الفوضى و الازدحام و بطء حركة المرور ، كذلك التوزيع الغير العادل لخطوط النقل الحضري حيث نجد بعض الخطوط بها كثافة في عدد الحافلات و البعض الآخر العكس .

لا يزال مستعملو النقل الجماعي الحضري يشكون من سوء نوعية خدماته بما فيها سيارات الأجرة لكن هذا لا ينفي أن تصل مدينة الجلفة الى رقي في قطاع النقل ، لعل انجاز مشروع الترامواي سيؤدي الى ارشاد استعمال وسائل النقل كما أن تطبيق الاقتراحات السابقة سيؤدي الى تحسين في مختلف خدمات النقل .

## الخاتمة العامة :

يأتي قطاع النقل على رأس القطاعات التي تدعم الهيكل الاقتصادي ، و يعتبر الركيزة الأساسية للاقتصاد القومي كما يمثل دعامة من دعائم التقدم ، و لا يمكن تصور تحقق نمو متوازن بين قطاعات الاقتصاد لأي بلد دون تأمين احتياجات تلك القطاعات من النقل الأمر الذي لا يمكن تحقيقه الا من خلال اعداد تخطيط جيد لقطاع النقل يرتبط ارتباطا وثيقا بخطوط القطاعات الاقتصادية الاخرى .

كما أن قطاع النقل بالجزائر تجوبه نقائص في شتى وسائل النقل الجماعي ، فبالإضافة الى تدني مستوى خدماته يوجد غياب الرقابة و المتابعة الجدية لمستغلي الخطوط ، الأمر الذي جعله لا يرقى الى مستوى الاحترافية و لا الجودة في الخدمة ، هذا بالإضافة الى أن الفرد الجزائري يميل الى استخدام السيارة الشخصية بسبب رداءة وسائل النقل الجماعي و اعتبارها رمزا للنجاح الاجتماعي .

و كون الاطار المنظم لخدمة نقل المسافرين بسيارات الأجرة لم يراعي مقاييس نوعية الخدمة المقدمة ، أدى الى تراكم عدة مشاكل أدت الى رداءة هذه الخدمة ، و هذه الفوضى في قطاع النقل تعرفها كل ولايات الوطن ، فمدينة الجلفة كونها من المدن ذات الكثافة العالية و احتلالها موقع جيد الا ان وضع النقل متردي ، فرغم توفر جل أنماط النقل في هذه المدينة ، الا أن أفرادها يشكون من قصور في نظام النقل ، مما جعلهم ينتقلون في أوضاع غير مرضية ، و خاصة النوعية منها فاستولاء الخواص على سوق النقل الجماعي أدى الى غياب سلطة ضبط ما زاد سوء احترام الشروط النوعية لخدمات النقل تدهورا ، كما يبرز غياب تغطية مناطق عدة ما يستدعي اعادة النظر في توزيع وسائل النقل على محطات مختلفة ، و اعادة هيكل الشبكة الطرقية لهذه المدينة ، فرض تكوين تأهيلي لأصحاب مهنة سائقي سيارات الأجرة ، فرض و وجوب عداد سيارة الأجرة الفردية و تكثيف المراقبة على هذا النوع و

تنشيط نظام المناوبة الليلية ، و التنقل في كل المحيط الحضري المسموح به ، كما يجب وضع قوانين ردعية لمعاقبة السائقين المخالفين للقوانين المنصوص عليها .

توعية الأفراد بمزايا خدمات الترامواي الذي يعد بادرة من بوادر تطور قطاع النقل بمدينة الجلفة ، كما أن هذا المشروع ، كما أن هذا المشروع سيؤدي الى تغيير جذري في نظام نقل المدينة .

ان تطبيق المقترحات السابقة الذكر يمكن من تغيير نظام النقل بمدينة الجلفة ما يساعد على تطويرها و تتميتها .

## المراجع :

### الكتب :

- 1- كتاب دليل تخطيط النقل في المدن السعودية ، الطبعة الأولى سنة 1426 هجري .
- 2- مصطفى فواز "مبادئ تنظيم المدينة " معهد الانماء العربي لبنان ، 1980 .
- 3- عبد الله عطوي "جغرافية المدن " دار النهضة العربية مصر ، 2003 .
- 4- صلاح الشامي "النقل دراسة جغرافية " ، دار النهضة العربية مصر ، 1976.
- 5- محمد خميس الزوكة "جغرافية النقل " دار المعرفة الجامعية مصر، 1988.

### المذكرات :

- 1- الدكتور عميش علاوة " محاضرة في مقياس النقل الحضري " جامعة المسيلة ، 2007 .
- 2- قاسم سالم "النقل الحضري في مدينة الجلفة" مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة ، قسم تسيير تقنيات حضرية جامعة قسنطينة 2008 .
- 3- مقران هامل و حسين حسان " نوعية الخدمة في النقل " مذكرة تخرج لنيل شهادة تقني سامي ، الجزائر ، 1992 .
- 4- مزارى عبد القادر " النقل الحضري الجماعي " مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة، قسم تسيير التقنيات الحضرية، جامعة قسنطينة 2007 .
- 5- عمر وصفي وسلوى مارتيني، نظريات تخطيط المدن، كلية الهندسة المعمارية، جامعة حلب، 2000ص416 .

## التقارير :

- 1- المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير الجلفة .
- 2- الاحصاء العام للسكن و السكان بالجلفة .
- 3- محطة الأرصاد الجوية بولاية الجلفة .
- 4- مكتب الدراسات و الاحصاء العمراني URBATIA .
- 5- مديرية النقل لولاية الجلفة .

## النصوص القانونية :

- 1- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية ، سنة 2001 ، القرار المؤرخ في 02 جانفي 2001 يعدل و يتم القرار القرار المؤرخ في 08 أوت 1993 ينظم النقل الذي تقوم به سيارات الاجرة و ذلك عملا بأحكام المادة 18 من المرسوم التنفيذي رقم 91-95 المؤرخ في 01 جوان 1991 ، المادة رقم 02 "العدد 08 .

## مواقع الانترنت :

1- <https://www.google.com/search?q>

=سيارة أجرة&sxsrf

## مصادر باللغة الفرنسية :

1- Gerard gagon, transport de voyageur, Paris, 2000