

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة محمد بوضياف

تخصص مدينة ونقل حضري



معهد تسيير التقنيات الحضرية
قسم الهندسة الحضرية

مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماستر أكاديمي

اعداد الطلبة :

جبوري المبروك

بولالي عدنان

الموضوع :

كفاءة شبكة النقل الجماعي في تفعيل السياحة الصحراوية

دراسة حالة مدينة ادرار

تحت اشراف :

اهروا وفاء

السنة الجامعية: 2019-2020

الاهداء

الحمد لله الذي أعاننا بالعلم وزيننا بالحلم وأكرمنا بالتقوى وأجملنا بالعافية

أتقدم بإهداء عملي المتواضع إلى

الذرع الواقي والكنز الباقي، إلى من جعل العلم منبع اشتياقي، لك أقدم وسام

الاستحقاق إلى والدي أطال الله عمرك .

رمز العطاء وصدق الإيلاء ، إلى ذروة العطف والوفاء ، لك أجمل حواء ، أنت أُمي الغالية رحمها الله

وإلى رمز الصداقة وحسن العلاقة زملاء الدراسة دفعة 2020

إلى من هم انطلاقة الماضي وعون الحاضر سند المستقبل اللواتي لا عيش بدونهن ولا متعة إلا برفقتهن

إخوتي الأعزاء

إلى الزملاء

وفي الأخير يا رب ..

يا رب لا تدعني أصاب بالغرور إذا نجحت ولا أصاب باليأس إذا فشلت بل ذكرني دائماً بأن الفشل هو

التجربة الذي تسبق النجاح أمين يا رب العالمين

.....



إهداء

أهدي هذا العمل إلى من قال فيهما

"واخفض لهما جناح الذل من الرحمة وقل رب ارحمهما كما ربياني صغيرا" سورة الإسراء

الآية 24.

إلى الوالدين الكريمين حفظهما الله وأطال في عمرهما ،

إلى الإخوة والأخوات ، إلى كل الأهل والأقارب ،

إلى جميع الأصدقاء،

إلى كل من عرفته من قريب أو بعيد،

إلى من رفعوا رايات العلم والتعليم

أساتذتي الأفاضل،

إلى كل من سقط سهوا من قلبي ولم يسقط من قلبي.



شكر وتقدير

بعد أن من الله علينا بإنجاز هذا العمل ، فإننا نتوجه إليه الله سبحانه وتعالى أولاً وأخيراً بجميع ألوان الحمد والشكر على فضله وكرمه الذي غمرنا به فوفقنا إلى ما نحن فيه راجين منه دوام نعمه وكرمه ، وانطلاقاً من قوله صلى الله عليه وسلم : "من لا يشكر الناس لا يشكر الله" ، فإننا نتقدم بالشكر والتقدير والعرفان إلى الأستاذة المشرفة " اهارو وفاء " ، على إشرافها على هذه المذكرة وعلى الجهد الكبير الذي بذلته معنا ، وعلى نصائحها القيمة التي مهدت لنا الطريق لإتمام هذه الدراسة، فلها منا فائق التقدير والاحترام ، كما نتوجه في هذا المقام بالشكر الخاص لأساتذتنا الذين رافقونا طيلة المشوار الدراسي ولم يبخلوا في تقديم يد العون لنا .

وندين بالشكر أيضاً إلى كل عمال مديرتي النقل والسياحة الذين ساعدونا من خلال تقديم جميع التسهيلات ومختلف التوضيحات والمعلومات المقدمة من طرفهم لإنجاز هذا البحث . وفي الختام نشكر كل من ساعدنا وساهم في هذا العمل سواء من قريب أو بعيد حتى ولو بكلمة طيبة أو ابتسامة عطرة



الملخص

يعتبر نظام النقل الحضري في مدينة ادرار نظاما قديما ولكي يلعب دورا مهما في تنمية السياحة وتطور وظائفها المختلفة واجه عدة مشاكل أكثرها تأثيرا قدم حظيرته و عدم وجود مخطط نقل حضري محين (جديد)، وهي مشكلة من المشاكل المعاصرة لاسيما في المدن، إذ أن هذه الأخيرة رغم موقعها وسطا لمدينة وتعتبر عاصمة للولاية إلا أنها تعاني صعوبة في النقل وتنقل الأفراد لأسباب عدة منها بعد موقف الحافلة عن الأماكن السياحية أو عدم وجود إشهار أو دليل المسافر، وكذلك حتى أنه لا يوجد تنسيق بين الأماكن السياحية والفنادق... الخ.

لذا اتجهنا إلى دراسة هذه المشكلة وتقديم حلول فيما يتعلق بالنقل الحضري وعلاقته بالتنمية السياحية بمدينة ادرار.

فهرس المحتويات

رقم الصفحة	قائمة المحتويات
I	الشكر والعرفان
II	إهداء
III	ملخص الدراسة
IV	فهرس المحتويات
XI	قائمة الجداول
X	قائمة الأشكال
XI	فهرس الصور
XIII	فهرس المخططات
الفصل التمهيدي	
ب	مقدمة عامة
ج	1 الإشكالية
ج	2-الفرضيات
د	3-الأهداف
د	4-أسباب اختيار الموضوع
د	5-المنهجية المتبعة
د	6- تقنيات البحث المتبعة
الفصل الأول : مفاهيم حول الموضوع	
03	1- مفهوم النقل
03	1-2- النقل الحضري
04	1-2-1- النقل الجماعي
04	1-2-2- مفهوم الحركة
04	1-2-3- مفهوم التنقل
04	1-2-4- تعريف وسيلة النقل

05	1-2-5-مشاكل النقل
06	2 - شبكة النقل الحضري الجماعي
06	2-1-مفهوم شبكة النقل الحضري الجماعي
06	2-1-1-ابعاد المواقف
07	2-1-2-مقاييس وابعاد مساحة الانتظار
07	2-1-3-معايير اختيار نقاط التوقف
07	2-1-4-تجهيزات نقاط التوقف
08	3 - أهمية النقل
09	3-1-العوامل التي تؤثر في اختيار وسيلة النقل
10	3-2-أسباب التنقل في الوسط الحضري
11	3-3-العوامل المؤثرة في شبكة النقل الحضري
11	4 - مخطط النقل
14	4-1-مخطط الحركة والمرور
15	4-2-الهيئات المشرفة علي تسير و تنظيم النقل الحضري في الجزائر
18	4-3-اهم التشريعات في مجال النقل الحضري في الجزائر
19	5-تعريف السياحة
20	5-1-تعريف بعض المصطلحات السياحية
20	5-2-أنواع السياحة
21	5-1-2-السياحة العلاجية
21	5-2-2-السياحة الترفيهية
21	5-3-2-السياحة الرياضية
21	5-4-2-السياحة الثقافية
21	5-5-2-السياحة الدينية
21	5-6-2-السياحة الرسمية
21	5-7-2-السياحة الاجتماعية
22	5-8-2-السياحة العبورية
22	5-3-مكونات السياحة
22	5-1-3-عوامل وعناصر حذف الزوار

22	5-3-2-مرافق وخدمات الايواء والضيافة
22	5-3-3-خدمات مختلفة
23	5-4-المؤهلات السياحة الصحراوية
23	5-4-1-المؤهلات السياحية الطبيعية
26	5-4-2-المؤهلات التاريخية
28	5-4-3-المؤهلات الدينية و الثقافية
32	5-5-السياسة السياحية
32	5-5-1-السياسة السياحة في الجزائر
33	5-5-2-الوضعية الحالية للسياحة بالجزائر
33	5-5-3-نقائص السياحة بالجزائر
34	6- استراتيحية التنمية السياحية
35	خلاصة الفصل
الفصل الثاني :	
35	1- تقديم المدينة
35	1-1-التعريف بالولاية
36	1-2-التعريف بمنطقة الدراسة
37	1-3-لمحة تاريخية عن إقليم توات
37	2-نشأة المدينة
37	2-1-المرحلة الاولي 1926-1974
38	2-2-المرحلة الثانية 1976-1990
38	2-3- المرحلة الثالثة 1990 الي الان
39	3- دراسة الطبيعة
39	3-1-المعطيات المناخية

39	3-2-درجة الحرارة
39	3-3-الرياح
39	3-4-التساقط
39	3-5-الرطوبة
40	4-المعطيات الطبوغرافية
40	5-المعطيات الجيوتقنية
40	6-الدراسة السكانية
41	7-الدراسة الاقتصادية لبلدية ادرار
41	7-1-الفئة النشطة والفئة البطالة ببلدية ادرار
42	8-دراسة التجهيزات
43	9-قطاعات مدينة ادرار
45	10-نقاط الجذب السياحي
45	10-1-الفقرات
45	10-2-دور الصناعة التقليدية
46	10-3-محلات الطعام التقليدي وأماكن بيع الشاي
47	10-4-القصور والقصبات
47	10-5-المعالم الدينية
48	10-6-التظاهرات الكبرى
48	10-7-هياكل الاستقبال السياحي
	11-مناطق التوسع السياحي
	خلاصة الفصل
الفصل الثالث	

53	1-شبكة الطرق
53	1-1-الطرق الوطنية
53	1-2-الطرق الولائية
54	1-3-الطرق البلدية
56	1-4-مفتريات الطرق
56	1-4-1-مفتريات طرق الجامعة الافريقية
57	1-4-2-مفتريات الطرق محمد العطشان
58	2-المحطات
58	2-1-المحطات البرية الرئيسة
58	2-2-محطات النقل الريفي والبلدي
59	2-3-محطة النقل شبه الحضري
59	3-المؤسسة العمومية للنقل الحضري وشبه الحضري
60	3-1-خصائص عمال القطاع العمومي
62	4- شبكة خطوط النقل الحضري وشبه الحضري
62	4-1-الخطوط التي تشرف عليها مؤسسة النقل الحضري
63	4-2-الخطوط التي يشرف عليها المتعاملون الخواص
65	5-تحليل شبكة النقل الحضري الجماعي
65	5-1-القطاع العام
65	5-1-1-تحليل الخط 1 ساحة الشهداء - بربع
66	5-1-2-تحليل الخط رقم 3 ساحة الشهداء -حي 141
68	5-1-3-تحليل الخط رقم 8
69	5-2-القطاع الخاص

69	5-2-1-تحليل الخط رقم 01
71	5-2-2-تحليل الخط رقم 06 الحطة الغربية - تليلان
74	6-سوء تخطيط شبكة النقل الحضري
77	7-مخطط النقل خاص بالموسم السياحي
77	8-دليل النقل والأماكن السياحية
79	9-تحليل الفرضية
الفصل الرابع	
80	تمهيد
80	1-بالنسبة للأماكن السياحية
80	2-بالنسبة للنقل الحضري
81	3-المشاة
82	4-الاعلام
83	خاتمة عامة
84	قائمة المراجع والمصادر

فهرس الجداول

الصفحة	الجدول	رقم الجدول
الفصل الأول		
15	يبين المقارنة بين مخطط الحركة والمرور ومخطط النقل	01
16	يلخص اهم الفاعلين في مجال النقل الحضري ومجال شغلهم	02
19	يبين اهم التشريعات في مجال النقل الحضري في الجزائر	03
الفصل الثاني		
40	تطور عدد سكان المدينة	01
41	توزيع السكان النشطين والبطالين في المدينة	02

42	عدد التجهيزات بمدينة ادرار	03
44	قطاعات مدينة ادرار	04
49	هياكل الاستقبال السياحي	05
الفصل الثالث		
55	المحاور الرئيسية بمدينة ادرار	07
62	خطوط النقل	08
63	خطوط النقل التي يشرف عليها المتعاملون الخواص	09
64	الخطوط المشغلة فعليا من طرف قطاع عام	10
64	الخطوط المشغلة فعليا من طرف قطاع خاص	11
67	خصائص الخط 3	12
69	خصائص الخط 08	13
70	خصائص الخط 01	14
72	خصائص الخط 06	15
72	خصائص الشبكة الحالية	16

فهرس الأشكال

الصفحة	العنوان	رقم الشكل
الفصل الأول		
07	يبيّن ابعاد المواقف	01

الفصل الثاني

41	نمو سكان مدينة ادرار	01
50	تدفق السياح لمدينة ادرار	02
فهرس الصور		
الصفحة	العنوان	الرقم الصورة
23	السبخة	01
23	الكثبان الرملية	02
24	الواحات	03
24	غروب الشمس	04
26	المغارات	05
26	الجمال	06
28	نظام السقي	08- 07
28	الاضرحة	10-09
29	صناعة الجلود	12-11
30	صناعة الفخار	14-13
30	صناعة السعف	15
31	الفنون الشعبية	17-16
32	المأكولات التقليدية	19-18

الفصل الثاني		
45	الساقية الكبيرة	20
45	الفقارات	21
46	صناعات الحلبي	22
46	صناعات السعف	23
46	صناعات النسيج	24
46	صناعات الجلود	25
46	طعام التقليدي	26
47	قصبة قديمة	27
47	مدخل القصور	28
47	مسجد الشيخ المغيلي	29
48	مهرجان الفنون الشعبية	30 و 31
الفصل الثالث		
56	طرق الولاية	32-33
57	مفترق محمد العطشان	34
57	مفترق طريق الجامعة	35
62	كراسي حافة	36
62	حافلة	37

74	موقف الحافلات	38
81	مسار درجات	39
81	ملصق اعلاني للحث علي الشئ	40
81	التبليط المقترح	41
فهرس المخططات		
الفصل الثاني		
35	موقع مدينة ادرار	01
36	موقع مدينة ادرار بالنسبة للولاية	02
36	موقع مدينة ادرار بالنسبة للبلدية	03
37	مراحل تطور مدينة ادرار	04
43	التجهيزات بمدينة ادرار	05
44	احياء مدينة ادرار	06
الفصل الثالث		
54	اهم خطوط النقل بمدينة ادرار	07
58	مفترقات الطرق	08
59	المحطة البرية الرئيسة	09
60	موقع المؤسسة العمومية للنقل الحضري	10
65	الخط رقم 01	11

67	مسار الخط 03	12
68	مسار الخط 08	13
70	مسار الخط 01	14
71	مسار الخط 06	15
73	موقع المؤسسة العمومية للنقل الحضري	16
73	خطوط شبكة النقل الجماعي الموجودة	17
75	مسار الخط 01 الخاص و 03 العام	18
75	مسار الخط 06 الخاص و 08 العام	19

مدخل عام

مقدمة عامة

1-الاشكالية

2- الفرضيات

3الاهداف

4 - أسباب اختيار الموضوع

5 - المنهجية المتبعة

6 - تقنيات البحث المتبعة

مقدمة:

يعتبر النقل من اهم عناصر داخل المجال الحضري لأنه الشريان الذي يربط التجمعات السكانية والخدمات الإدارية والتجارية و الاقتصادية الصناعة، الزراعة، السياحة ببعضها البعض أي ان النقل عامة ضروري في التبادل وعنصر حيوي للنمو الاقتصادي.

حيث أن المجتمع يحتاج إلى نظام نقل متكامل يضمن خدمة راقية للمواطن و يربط جميع الخدمات والاحتياجات التي يحتاجها هذا الأخير، الأمر الذي سيؤدي حتما الى النهوض بالتنمية المحلية للمدينة من جميع النواحي، إذ يعمل على تفعيل مختلف الوظائف العمرانية ، ويعتبر الركيزة الأساسية للاقتصاد الوطني، حيث يمثل قطاع النقل بأنشطته المختلفة دعامة أساسية من دعائم التقدم، ولا يمكننا تصور او تحقق النمو المتوازن بين القطاعات دون تامين احتياجات النقل فهو يقوم بدور أساسي على مستوى الاجتماعي، الاقتصادي والعمراني لكل دولة نامية أو متقدمة على حد سواء .

قطاع السياحة من القطاعات التي تحتاج الى النقل لأهميته البالغة في خدمة السياح لأنه يضمن لهم جميع التنقلات اللازمة لاكتشاف الأماكن السياحية. هذا ما اعطى الأولوية لتطوير كفاءة النقل العمومي الحضري ووسائله بطريقة تضمن التنمية السياحية.

ومن هذا المنطلق تهدف هذه الدراسة لمعرفة كفاءة ودور النقل الحضري في تحقيق التنمية السياحية الصحراوية وتتألف هذه المذكرة من مدخل عام وخمس فصول:

الفصل التمهيدي كل من الإشكالية، الفرضيات، اهداف الدراسة والمنهجية المتبعة.

الفصل الاول: مفاهيم عامة حول كل من الموضوعين النقل الجماعي الحضري والتنمية السياحية.

الفصل الثاني: يضم الدراسة التحليلية للمدينة.

الفصل الثالث: دراسة تحليلية لمنطقة الدراسة (مدينة ادرار).

الفصل الرابع: الاقتراحات والتوصيات التي تخدم موضوعنا.

1-الإشكالية:

تسعى معظم الدول العالم للحد من المشاكل المترتبة عن استخدام النقل وبالأخص بعد تزايد عدد السيارات الخاصة بشكل كبير، حيث أصبح من الصعب جدا على شبكة الطرق استيعاب هذه الاعداد الكبيرة منها، لذلك كان من الواجب التفكير في كيفية معالجتها والحل استعمال وسائل النقل تلبية احتياجات الافراد الحالية والزوار المتوافدون دون المساس بحاجيات الأجيال المستقبلية وذلك من خلال تطوير وسائل النقل الحضري الجماعي وتشجيع أنماط نقل تتماشى مع الأهداف التنموية السياحية.

الجزائر كغيرها من الدول العالم تتخبط في هذه المشاكل والاثار السلبية الناجمة عن النقل بالتحديد النقل الحضري الجماعي الذي يعتبر من أضعف الحلقات فيها، اذ يبتعد دور النقل في الجزائر عن الاحترافية و العصرية والخدمة العمومية لأنه لا يستجيب لتطلعات وحاجيات السكان والسياح من الجودة وضمان الامن في معظم المدن.

من بين هذه المدن مدينة -ادرار- هي مدينة صحراوية لها مقومات سياحية مادية ومعنوية كثيرة إضافة الى بعض المرافق الساحلية، مما جعلها وجهة استقطاب للسياح لكنها تعاني تدهور في قطاع النقل الجماعي ، تتجسد هذه المشاكل في عدم تغطية كافة الاحياء، عدم تهيئة مواقفه ومحطاته، قدم حضيرته، طول مدة التقاطر والتوقف، طول مدة السير، عدم احترام مواقيت الانطلاق والوصول، قدم المركبات.

حيث ان النقل الحضري يلعب دور هاما في التنمية السياحية للمدن ولكن هذه المشاكل المشار اليها سابقا تساعد على ضرورة امتلاك سيارة خاصة بالتالي اضحى الازدحام المروري والتلوث مشكلة تؤرق المدينة وتعرقل التنمية السياحية.

وعليه استوجب علينا البحث عن إجابات للأسئلة التالية:

- كيف نجعل النقل الحضري فعال في تحقيق التنمية السياحية الصحراوية؟

2-الفرضيات:

ا/ تحسين خدمة النقل الحضري يساعد على توفير احتياجات السياح.

ب/تغطية كافة أجزاء المدينة بمخطط نقل خاص بالسياح يساهم في تنمية المدينة ومنه نحقق جزء من التنمية السياحية.

3-الهدف:

-توصل الى حلول للنقل الحضري الخاص بالسياح المتوافدين الى مدينة ادرار يلبي احتياجاتهم.

4-أسباب اختيار الموضوع:

- أهمية الموضوع البالغة حيث انه يتناول موضوعين أساسيين بإمكانهما النهوض بتنمية الاقتصادية.

5-المنهجية المتبعة:

ان المنهجية البحث من اهم الأساليب التي تدفع بالعمل العلمي الى تحقيق النجاح، فهي الأسلوب الذي يتبعه الباحث والإطار الذي يرسمه لبلوغ مبتغاه لذلك تكتسي المنهجية أهمية كبيرة في البحث فلا بد من اختيار هذه الأخيرة بشكل ملائم ومناسب مع طبيعة العمل والتخصص، ومن اجل إعطاء صورة ومفهوم واضحين عن دور النقل الحضري في التنمية السياحية ومنه الحصول على نتائج مفيدة تتعلق بهذا النوع من الدراسات بالاعتماد على المنهج الوصفي وذلك من خلال جمع وتحليل البيانات والإحصاءات والخرائط. بالإضافة الى اكتساب رصيد معرفي من خلال الاطلاع على الكتب والمجلات وكل ماله صلة بالموضوع كما لا يفوتنا الإشارة اليه في مثل هذه البحوث هو اللجوء الي المقابلات المباشرة، وهذا قصد الوقوف عن قرب ومعرفة حيثيات الموضوع.

6-الأدوات المستعملة:

ا-الخرائط والرسومات: ذلك بجمعها من مختلف المديريات.

ب-الصور الفوتوغرافية.

ج-تحقيقات ميدانية.

د-مقابلات شخصية مع مسؤولين في مجال.

الفصل الأول: مفاهيم حول الموضوع

تمهيد

1- مفهوم النقل

2- شبكة النقل الحضري الجماعي

3- أهمية النقل

4- مخطط النقل الحضري

5- تعريف السياحة

6- استراتيجية التنمية السياحية

تمهيد :

إن دراستنا لموضوع حساس و مهم كالنقل الحضري يستوجب منا تحديد المفاهيم و المصطلحات التي لها علاقة بجزئياته للتمكن من الإلمام بكل ما يخص موضوع الدراسة.

1- مفهوم النقل :

كما يعبر عن النقل بكل حركة يتم فيها تحويل مادة أو سلعة من موضعها. فمفهوم النقل مفهوم واسع يختلف حسب نوع الإختصاص و هذا المفهوم يقترن في كثير من الأحيان بالحركة. و يمكن القول أنه خدمة من أجل جلب منفعة في الزمان و المكان. حيث يتم نقل المواد و الأشخاص من نقطة إلى أخرى باستعمال وسائل مختلفة و التي تعتبر العتاد المادي للنقل.

يمكن تعريف النقل على أنه (تحويل موضع شيء مادي أو موضع شخص ما نحو موضع آخر باستخدام وسيلة أو مركبة معينة. و يطلق عليها وحدة النقل (دراجة. شاحنة. قطار. سفينة. طائرة..). و ذلك لمسافة طويلة نسبيا عبر ممر معين كالطرق و القنوات الملاحية و الأنابيب... إلخ هذه الأخيرة إضافة إلى الجسور و خطوط و محطات السكة الحديدية و الموانئ و المطارات تشكل الهياكل القاعدية للنقل. لذلك تتوقف إمكانية النقل إما على قدرة ووسيلة النقل المستخدمة أو على قدرة الهياكل القاعدية⁽¹⁾.

1-2- النقل الحضري :

هو خدمة تقوم بالربط بين مختلف نقاط التجمع الحضري. تخص تنقل الأفراد و السلع وفقا لخطة تغطي الإحتياجات و تحقق التكامل و الإنسجام و بشكل وثيق. يهدف إلى إعطاء ديناميكية للحياة في المدينة و ضمان التنقلات لكل المستعملين⁽²⁾.

عرف القانون النقل الحضري على أنه :

(نشاط للخدمات ينتج منفعة في الزمان و المكان بواسطة شخص طبيعي أو معنوي يضمن التحول الفيزيائي للأشخاص في مجال المحيط الحضري على متن مركبة معدة لهذا الغرض و لمسافة مقبولة⁽³⁾. و يعرف أيضا بأنه : (خدمة تقوم بالربط بين مختلف نقاط التجمع الحضري. تخص تنقل الأفراد و هو مجموعة التقنيات المستعملة و التهيئات و البنى التحتية و الوسائل التي تهدف مجتمعة إلى تنظيم تنقلات الأفراد و السلع في الوسط الحضري في ظروف مثلى من وقت و تكلفة و راحة. فالنقل الحضري يعالج النقل الجماعي (الحافلة. قطار الأنفاق. القطار الحضري و كذلك النقل الفردي الذي يتم من خلال

سميرة إبراهيم أيوب. إقتصاديات النقل. دراسة تمهيدية. دار الجامعة الجديدة للنشر. الإسكندرية. 2002. ص 05¹

الجريدة الرسمية العدد 44 بتاريخ 08 أوت 2001. المادة 28 ص 08.²

فارس بوباكور. سليم بوقنة : ” استعمال الأساليب الكمية في دراسة سلوك المستهلك نحو خدمات النقل الحضري. ”³ دراسة حالة النقل الحضري في قسنطينة ” . ملتقى وطني. كلية العلوم الإقتصادية و علوم التسيير. جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة. جانفي 2009 ص 03.

السيارة الخاصة أو الدراجة الهوائية...إلخ. و النقل الحضري يضم جميع وسائل النقل التي تتلاءم مع خصائص الوسط الحضري كالكثافة السكانية و التي تتطلب تنظيما جيدا لحركة الأشخاص و البضائع و تواجد الأنشطة الإقتصادية الرئيسية التي تجعل من المدينة مكانا لبت إستقبال الحركة. وغيرها من الخصائص التي تشكل قيودا من شأنها التأثير على سياسة النقل الحضري المتبعة⁽⁴⁾.

1-2-1 النقل الجماعي :

كما عرفه القانون هو : كل تنقل يتم مقابل أجر أو لحساب الغير. ضمن المجال الحضري يقوم به أشخاص طبيعيين أو معنويين مرخص لهم لهذا الغرض. و يتميز بتقديم نفس الخدمة مع الأخذ بعين الإعتبار ضرورة توفر شروط إقتصادية و تقنية متساوية و ملائمة للجميع⁽⁵⁾.

ميلاد هذا النوع من النقل بدأ خلال الستينيات و هو متعلق بتوسع المدينة والنمو السكاني المتزايد الذي تعرفه بلدان كثيرة. و يعتبر هذا النوع من النقل جد إقتصادي للطاقة و أقل تلويثا للبيئة. و من الوسائل المستعملة فيه الترام-المترو-الحافلات-القطارات.

1-2-2 مفهوم الحركة :

(الحركة هي تحرك الأشخاص و السيارات فوق طريق أو عدة طرق).

1-2-3 مفهوم التنقل :

(التنقل هو الحركة عبر وسائل النقل من نقطة الإنطلاق نحو نقطة الوصول وفق مسافة معينة ووقت محدد و هذا الأخير يتغير حسب المسافة).

1-2-4 تعريف وسيلة النقل :

وسائل النقل تساعد مع إختلاف أنواعها على نقل أو توصيل مجموعة سلع أو أشخاص من مكان إلى آخر مقابل أجر مدفوع أو متفق عليه من أجل تحقيق هدف⁽⁶⁾ كما تعرف أيضا بأنها (جهاز ميكانيكي ذو حركة يستخدم في نقل الأشخاص أو البضائع. يتميز بسرعته و حمولته المختلفة و يسلك شبكة الطرق⁽⁷⁾).

يلاحظ مما سبق أن وسائل النقل تختلف فيما بينها من حيث النوع، السرعة، الحمولة

4 شاكور بلخضر " مشروع القطار الحضري ترامواي لمدينة باتنة. رسالة الماجستير. في علوم التسيير. مدرسة الكتوراه اقتصاد تطبيقي و تسيير المنظمات. جامعة الحاج لخضر. باتنة/ الجزائر. 2010-2011 ص 14

5 القانون رقم 01-13 المؤرخ في 07 أوت 2001 المادة 03. الجريدة الرسمية 45

6 أح

د عبد السميع علام. علم اقتصاديات النقل. الإسكندرية. دار الوفاء. لندنيا الطباعة و النشر. 2009 ص 17.

7 بوباكور فارس. محاضرات اقتصاد النقل (غير منشورة). الجزائر. المدرسة الوطنية لتطبيق تقنيات النقل البري.

1999-1998

و شبكة الطرق المستخدمة.

و منه يمكن القول أن وسيلة النقل تستخدم في نقل الأشخاص أو السلع و ذلك مقابل أجر. كما لها السرعة و حمولة مختلفة حسب نوعها و تسلك طريق معين.

1-2-5-مشاكل النقل :

بعد الازدياد السريع للسكان في المدن واتساعها أصبحت المعضلة الأولى للمواصلات هي التوفيق بين السيارات والكتل البشرية أكثر مما تكون في قهر المسافات الطويلة وتقصيرها، حيث تختلف المدن بعضها عن بعض في عدد كبير من الخصائص التي تميز كل مدينة عن أخرى فظروف المواصلات عبر مختلف المناطق الحضرية تختلف كثيرا حسب مميزات النسيج العمراني ووصفة شبكة الطرق و العبور والانتقال والقدرة التقنية و المالية للجماعة المعنية ذلك فأن مشكلة النقل والحركة والاتصال في المدن تمثل إحدى المشكلات التي يلمسها سكان أو زوار جميع تلك المدن، فقد أدت الكثافة السكانية العالية التي تشهدها المدن و التوسع العمراني والزيادة في التحضر السريع إلى زيادة الطلب في التنقل بين مختلف مناطق المدن وعلى الأطراف الهامشية، حيث زاد الضغط على المحاور الرئيسية في مركز المدن.

وسوف يزداد الأمر تعقيداً مع مرور الزمن، حيث يزداد عدد السكان بينما تضل مساحة الأرض

المستخدمة للإسكان و الطرق و المرافق العامة الثابتة و سوف تزداد

الحاجة إلى السرعة وإلى الطرق التي تساعد على السرعة لأن الامتداد العمراني سوف يبعد المسافة بين

المسكن ومكان العمل، كما سيؤدي ازدياد الدخل الفردي و القومي إلى ارتفاع معدل السيارات نسبة

للسكان، الأمر الذي يزيد من اكتظاظ الناس و

السيارات و يبرز العديد من المشكلات الإجتماعية والتلوث في بيئة المدن،

و من المشاكل التي تتعلق بقطاع النقل و المرور نذكر من بينها و باختصار :

- الحوادث.

- الإزدحام.

- عدم احترام قواعد المرور.

- التلوث الناجم عن النقل الحضري و مختلف تأثيراته، (تلوث بيئي، تلوث جوي).

- صعوبة ربط الضواحي بمراكز المدن.

1- الطرق : هي كل المسالك العمومية المفتوحة لحركة المركبات⁽⁸⁾.

⁸ ج. الرسمية العدد 46 بتاريخ 19 أوت، 2001.

- ب- الحصر المروري : هو عملية قياس حجم المرور في الوقت الحالي (وقت الحصر).
- ج- حجم المرور : هو عدد المركبات التي تمر بنقطة أو محطة على الطريق خلال فترة زمنية محددة.
- ح- كثافة المرور : هي عدد العربات التي تشغل وحدة طولية محددة من الطريق عند لحظة معينة.
- خ- السيولة : هي سهولة الحركة و سلاستها و تعني قطع مسافة في أقل وقت ممكن.
- د- الإزدحام : و يسمى أيضا الاكتظاظ المروري و الذي تتسبب فيها السيارة بصفة أكبر و خصوصا السيارة الخاصة إذ يشتد أكثر أثناء أوقات الذروة الصباحية و المسائية نتيجة مختلف التنقلات و المواعيد، فالازدحام ينتج عن خلل في النظرة الاقتصادية لسائقي المركبات فالسائقون لا يدركون الكلفة الكلية لرحلاتهم و يجهلون بذلك حقيقة كونهم في التيار المروري الذي يؤخر تدفق جميع المركبات في ذلك التيار⁽⁹⁾.

ذ- الوقوف : مكوث مركبة في طريق خارج الظروف المميزة للوقوف و يكون المحرك صامتا⁽¹⁰⁾.

ر- التوقف : مكوث مركبة مؤقتا على الطريق طول المدة اللازمة لركوب أشخاص أو نزولهم، و شحن البضائع و تفريغها مع بقاء السائق في مكان قيادة السيارة أو على مقربة منها ليتمكن عند الاقتضاء من تغيير مكانها و يكون المحرك مش96+تغلا دائما⁽¹¹⁾.

2- شبكة النقل الحضري الجماعي :

تشغل شبكة الشوارع في المدينة حيزا كبيرا. و تربطها بالمدينة علاقات وظيفية حيث تخدم استعمالات الأرض المحيطة بها و تخدم المركبات و الأفراد لأغراض الحركة و المرور .

2-1 مفهوم شبكة النقل الحضري الجماعي :

شبكة النقل الحضري الجماعي تعبر عن مجموع المسارات المتضمنة للتنقلات الحضرية بواسطة المركبة (الحافلة) و تتضمن جميع القطاعات الحضرية في المدينة و يمكن أن تعرف من جهة أخرى على أنها شبكة الخطوط المرخص بها للمتعاملين ذوي المركبات

(الحافلة) في الوسط الحضري و تتضمن هذه الشبكة بدايات و نهايات الرحلات

(الخطوط) كما تتضمن مواقف عديدة أو عدة محطات حضرية رئيسية.

2-1-1-أبعاد الموقف:

⁹ عفاف لكحل، دراسة تحليلية للتنقلات الحضرية لمستدامة التنقل بالحافلة في مدينة باتنة نموذجا، مذكرة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر 2011، جامعة قسنطينة، 3 ص 17.

¹⁰ الجريدة الرسمية، العدد 46، بتاريخ 19 أوت 2001.

¹¹ الجريدة الرسمية، العدد 46، بتاريخ 19 أوت 2001.

1- عرض الموقف: يجب أن يكون عرض المواقف للحافلة هو 3م على العموم فان مسافة 2.5 تعتبر

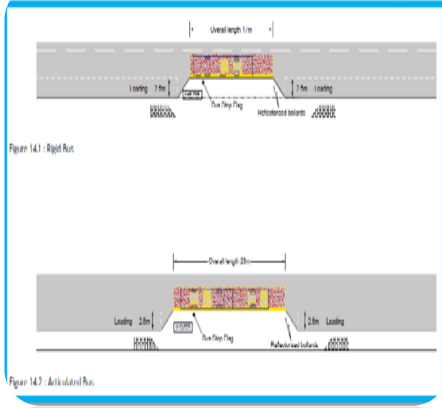
ملائمة لتوقف الحافلة مع عدم عرقلتها لحركة المرور.

ب - طول الموقف : فيما يتعلق بطول الموقف هناك أبعاد

خاصة للمواقف بحسب نوع وسيلة النقل وكذا عدد المراكب التي

تتوقف في ان واحد في نفس المواقف و عموما يكون طول الموقف

22م



الشكل 01 : يوضح ابعاد المواقف

2-1-2- مقاييس وأبعاد مساحة الانتظار:

يجب ان يكون المخابئ ذات المقاييس التالية : ارتفاع المخبأ في حدود 2.25م اما بالنسبة

لاطول المخابئ فهي تختلف حسب كثافة الحركة و عموما فان المساحة المخصصة لكل

شخص اثناء الانتظار 1م² ، و فيما يتعلق بابعاد المخابئ المناسبة هي :

الطول 4.5م العرض 2.25م

2-1-3- معايير اختيار نقاط التوقف:

إن تحديد نقاط التوقف صلاحية مصالح النقل المختصة، والتي تركز في تحديد مواقع نقاط

التوقف وعددها على طول الخط الحضري معينة بغية تقريب المواقف من المراكز السكنية للمواطنين،

بحيث تكون المسافة الفاصلة بين الموقف وتلك المراكز لا تتجاوز 300 م وأن يكون المواقف يستند إلى

المعايير التالية:

- أن يكون الموقف لا يعيق السير العادي لحركة المرور.

- أن يكون الموقف في مكان لا يحجب الرؤية عن مستعملي الطريق.

- أن يكون هناك مسافة ملائمة تفصل الموقف عن بعض المناطق الحساسة، كالمدارس، والأسواق

2-1-4- تجهيزات نقاط التوقف:

التجهيزات التي تشتمل عليها المواقف:

أ- **المخابئ** : وهو مكان مهياً مخصص لانتظار المتقلين وحمايتهم من الأمطار واشعة الشمس كما

أن لها عدة وظائف نذكر منها:

- توفير راحة المواطنين بفضل تجهيز المخابئ بالمقاعد.

- إن التهيئة الجيدة للمخابئ والصيانة المستمرة له تحسس المتقل بقيمته.

ب- **الرصيف** : وهو المكان الفاصل بين المخابئ والمكان المهياً لوقوف الحافلة، مهمته الرئيسية هي

تسهيل صعود ونزول المتقلين .ويجب الأخذ بعين الاعتبار أثناء إنشاء الرصيف، مدى ملائمة ارتفاعه

عن الدرجة السفلى للحافلة وذلك لتمكين الحافلة من الاقتراب منه بسهولة دون التعرض إلى الارتطام،

ولتسهيل صعود ونزول الركاب مباشرة على الرصيف، كما يجب أن تهيأ أرضية الرصيف بشكل جيد يمنع

تجمع المياه فيه.

ت- **الإشارات** :

- يجب أن يكون الموقف مجهز بإشارة عمودية تدل على مكانه، مما يؤدي إلى معرفة موقع الموقف

بسهولة، وتكون هذه الإشارة زرقاء مستطيلة الشكل مرسوم عليها حافلة.

- ويجب أن يكون مكان التوقف يحتوي على إشارة أفقية مرسومة على أرضية الموقف تحدد منطقة

خاصة لتوقف الحافلات.

3- **أهمية النقل** :

للنقل دور هام في مختلف المجالات ويمكن توضيح ذلك في النقاط التالية :

- تعتبر وسائل النقل عاملاً محددًا له أهميته القصوى في تحديد اختيارات الأفراد وأسره للمكان الذي

يقطنون فيه. و المكان الذي يعملون فيه.

- تؤثر وسائل النقل بدرجة أو بأخرى على القدرات الشخصية للأفراد في دفع أسعار السلع التي تنقلها هذه الوسائل حيث تدخل تكاليف نقل السلع في أسعار بيعها⁽¹²⁾.
- يساهم النقل في توفير مناصب الشغل و المساهمة في تخفيض حدة البطالة.
- سهولة احتكاك الأفراد و المجتمعات ببعضها البعض و تبادل الخبرات و المعارف المختلفة بسرعة كبيرة.
- يؤثر عامل النقل في تحديد أسعار الأراضي⁽¹³⁾.
- يؤدي إلى فك العزلة عن المناطق النائية و يوطد الروابط الإجتماعية.
- يسهل حركة انتقال الأشخاص و البضائع و يزيد في سرعة توزيعها.
- النقل يوجد المنفعة المكانية للمنتجات في الوقت المناسب بنقلها من أقاليم إنتاجها إلى الأقاليم التي تحتاج إليها⁽¹⁴⁾.
- يربط بين مناطق الوطن المختلفة و بين الدول.
- يربط مراكز الإنتاج بمراكز الاستهلاك و العكس.
- أدى النقل إلى توسيع حجم الأسواق.
- تحسين مركز ميزان المدفوعات من خلال زيادة طاقة الدولة التصديرية و تحقيق مزيد من العملة الصعبة و توفير الواردات.

3-1- العوامل التي تؤثر في استعمال و اختيار وسيلة النقل :

ينتقل الأشخاص داخل المدن بوسائل متعددة لكن عند اختيار وسيلة النقل تتدخل مجموعة من العوامل لها تأثير كبير في تحديد وسيلة النقل الأنسب التي تساعد الراكب في تنقله من مكان إلى آخر و هذه العوامل هي المسافة المقطوعة. الوقت المستغرق. دخل الراكب و المسار.

أ- المسافة :

المسافات القصيرة تستوجب اللجوء إلى وسيلة نقل بل المشي على الأقدام لبضع أمتار فقط بينما المسافات البعيدة نوعا ما و التي يكون مسارها قابل للإستعمال عندها يلجأ فيها الزبون أو الشخص لوسائل المتداولة.

ب- الوقت :

¹² حمادة فريد منصور. مقدمة في اقتصاديات النقل. الإسكندرية. مركز الإسكندرية للكتاب. 1998-ص 12.

¹³ حمادة فريد منصور. نفس المرجع السابق. ص 12

¹⁴ محمد خميس الزوكة. جغرافية النقل و التجارة. كلية الآداب. جامعة الإسكندرية. دار المعرفة الجامعية. 2006-ص 19

النقل الجماعي يعتبر الأكثر تكييفاً مع التنقلات المحلية الكثيفة داخل المحيط الحضري في أوقات العمل بفضل قدرتهم على تحمل أو حمل أكبر عدد و كذلك تقديمهم بالوقت سواء كانت التنقلات على مسافات طويلة أو قصيرة.

ت-الدخل :

بالمقارنة بين استعمال النقل الجماعي أو السيارة نجد أن السيارة تكون أكثر تكلفة من الأولى لكن الأشخاص عموماً يلجؤون للوسيلة التي تريحهم الوقت و الراحة .

ج-المسار :

وسائل النقل الجماعي تسمح بالوصول إلى المناطق ذات حركة مرور أكثر كثافة لكن السيارة تستعمل من أجل الوصول إلى الأماكن التي لا تستطيع الأولى الوصول إليها أي بين الشوارع الضيقة و بعض الأماكن المعزولة عن المسارات الحضرية و غيرها.

3-2- أسباب التنقل في الوسط الحضري :

إن التنقل في الوسط الحضري شيء لا بد منه لا سيما إذا تعلق الأمر بأنشطة يجب القيام بها. كالتنقل على سبيل المثال من المنزل إلى العمل. كما يمكن أن يكون التنقل إختيارياً أو طوعياً عندما يتعلق الأمر بأوقات الفراغ مثلاً. و يمكن تقسيم تنقلات الأفراد في الوسط الحضري عموماً إلى (15):

أ- التنقلات الدورية : التنقلات الدورية هي تنقلات ضرورية و لا بد منها تنطوي على التنقل بين أماكن الإقامة و أماكن العمل. هذه التنقلات تتمتع بدرجة عالية من الدورية ذلك لأنها تتكرر على نحو منتظم في معظم الأحيان بشكل يومي. لذلك يمكننا التنبؤ بها.

ب- التنقلات المهنية : تتمثل في التنقلات التي تتعلق بمهنة أو عمل فرد. كالاجتماعات و خدمة العملاء...إلخ. و التي تحدث عادة في ساعات العمل المقررة.

ت- التنقلات الشخصية : أما عن التنقلات الشخصية فهي التنقلات التي يقوم بها الأفراد بشكل طوعي أو إختيارياً. ترتبط هذه التنقلات عادة بمراكز الأنشطة التجارية بغرض التسوق أو الترفيه...إلخ.

ث- التنقلات السياحية : هي تلك التنقلات التي تتم عادة في المدن التاريخية ذات المعالم السياحية و المرافق الترفيهية. كالفنادق الفخمة و المطاعم الراقية. هاته التنقلات عادة ما تكون موسمية و خلال أوقات معينة من السنة كالمهرجانات أو الأحداث الرياضية الكبرى ككأس العالم أو الألعاب الأولمبية. حيث ينشأ أثناء وقوع مثل هذه الأحداث تنقلات في الوسط الحضري.

¹⁵ محمد خميس الزوكة. نفس المرجع السابق ص 20.

ج- تنقلات الشحن و التوزيع : تتعلق تنقلات الشحن و التوزيع بتوزيع الشحنات و إمداد المصانع و المحلات لتلبية احتياجات الإستهلاك فتكون مراكز التوزيع مرتبطة بمنافذ بالتجزئة.

3-3- العوامل المؤثرة في شبكة النقل الحضري :

إن طبيعة شبكة النقل الحضري و مدى كثافتها و تنظيمه دليل على التطور الحضري للمدينة. كما تعبر قدرة المخططين على ضمان مدينة منظمة تؤدي وظائف على أكمل وجه و توفر الراحة و الأمان لسكانها. فعندما يراد المحافظة على المدن العتيقة أو توسيعها تبرز مشكلة النقل كمسألة جد هامة. فإضافة إلى أسباب التنقل هناك مجموعة من العناصر التي تتحكم في طبيعة و كيفية تصميم شبكة النقل الحضري داخل المدينة. و أهم العناصر⁽¹⁶⁾.

أ- أصل أو منبع الحركة : هو مكان أو نقطة انطلاق الشخص نحو مقصد معين. ففي المتوسط فإن واحد من سكان الوسط الحضري يقوم بثلاث أو أربع تنقلات في الوسط الحضري يوميا لغرض ما. بحيث في كل مرة يتم فيها تلبية الغرض يتولد تنقل جديد. و تتغير الفترة الزمنية بين تنقل و تنقل آخر جديد حسب الغاية من التنقل.

ب- نمط النقل : يقصد بنمط النقل واسطة النقل المستخدمة. حيث يتوقف اختيار نمط نقل معين على حساب بقية أنماط النقل على عدد من العوامل : كالدخل و الوقت و الأداء (السرعة) و أنماط النقل المتاحة و المتوفرة (فردية أو جماعية. خاصة أو عمومية) و التكنولوجيا...إلخ.

ت- المسك المتبع : يشمل المسلك المتبع أو المسار الطرق التي يتم استخدامها أثناء التنقل داخل المدينة. حيث يمكن للمسلك المتبع أن يتغير في أثناء احتقان المرور أو حالة وجود نشاط معين (التسوق). لكن في غالب الأحيان يبقى ثابتا.

ث- المقصد : و يعني الواجهة النهائية المراد بلوغها أو المكان المتجه نحوه. يؤثر توزيع الأنشطة الاقتصادية في الوسط الحضري للمدينة بشكل كبير في تغير المقصد المطلوب إلا إذا كانت وجهة المتنقل هي العمل . في السابق كان وسط المدينة مقصد أساسيا. لكن انخفضت حصة وسط المدينة من التنقلات بسبب زيادة التنقلات نحو ضواحي المدينة.

4- مخطط النقل الحضري :

¹⁶ شاكر بلخضر. مشروع القطار الحضري (ترامواي) لمدينة باتنة. دراسة استشرافية. مذكرة ماجستير. الجزائر. جامعة باتنة. 2010-2011. ص 14-15.

تعريفه: هو وسيلة تقنية يقام فيها إنشاء برامج مجالية و استثمارات في آفاق زمنية مدروسة ، و تسيير مختلف أنظمة النقل وهو أكثر شمولية من دراسة الهياكل القاعدية ، حيث يحدد شروط تشغيل و تسيير أنظمة النقل.

❖ أهدافه: يهدف مخطط النقل الحضري حسب المادة 08 من المرسوم التنفيذي رقم 04 / 416

المؤرخ في 02 ديسمبر 2004 إلى:

- ضمان و متابعة وربط نشاطات النقل المختلفة.
- تحديد مقاييس وضع الهياكل القاعدية .
- التحكم في استعمال وسائل النقل.
- إقامة نظام لكشف و تقييم الخلل في العمليات التي تمكن من تلبية الطلب على النقل.
- مسايرة التطور انطلاقا من المعطيات الحالية للطلب و التوقعات المستقبلية.

❖ مراحل إعداد مخطط النقل الحضري:

✓ تحليل العرض الحالي :

- دراسة شكل الشبكة الحضرية الموجودة وتحليل مختلف المعطيات السوسيواقتصادية.
- تحليل مختلف الثوابت المرتبطة بنوعية الخدمة القائمة.
- المعطيات المالية و التسييرية
- تحليل الطلب الحالي للنقل : من الضروري أن يستفيد الطلب الحالي للنقل على الزبائن المستعملين للنقل الحضري الجماعي إذ يمثل مصفوفة (انطلاق - وصول) على الشبكة.
- أوقات التنقلات (اليوم - الساعة).
- سبب التنقل (مسكن - عمل).

- ✓ تحليل القدرة على استيعاب السوق : يرتكز هذا التحليل على الزبائن في المرحلة القادمة للنقل الحضري الجماعي وهي دراسة لمختلف التنقلات وبالتالي الوصول إلى توقعات الطلب المستقبلي.
- ✓ دراسة العلاقات : تتمثل في تقريب المعلومات السابقة و تحليل العلاقات (عرض - الطلب) (عرض - سوق) (طلب - سوق).
- ✓ حصيلة النتائج : يتم فيها تشخيص مفصل للحالة لتؤخذ كقاعدة لمختلف المراحل.
- ❖ كيفية المصادقة واعتماد مخطط النقل الحضري :
- يصادق على مخطط النقل الحضري :
- ✓ المجلس الشعبي البلدي المعني عندما يكون محيط النقل الحضري منحصر داخل الحدود الإقليمية للبلدية.
- ✓ المجلس الشعبي الولائي عندما يشمل محيط النقل الحضري إقليم عدة بلديات من نفس الولاية.
- ✓ الوزير المكلف بالنقل ووزير الداخلية و الجماعات المحلية و الوزير المكلف بالسكن والعمران عندما يتجاوز محيط النقل الحضري حدود إقليم ولاية واحدة، أو عندما يضم المحيط أكثر من 200 000 نسمة.
- ❖ تطبيقه : يتولى تطبيق مخطط النقل الحضري :
- مدير النقل في الولاية المختص إقليميا فيما يخص تسيير الخدمات الحضرية لنقل الأشخاص عبر الطرقات واستغلالها.
- الوزير المكلف بالنقل فيما يخص تسيير خدمات السكك الحديدية و الحضرية واستغلالها.
- الدولة و الوالي المختص إقليميا فيما يخص إنجاز وتسيير مشاريع الاستثمار ذات الطابع المهيكلي و المنشآت الأساسية للنقل عندما يشمل المحيط الحضري إقليم عدة بلديات من نفس الولاية.

- المجلس الشعبي البلدي المختص إقليميا فيما يخص انجاز أو تسيير المنشآت الأساسية للنقل عندما يكون المحيط منحصر داخل الحدود الإقليمية للبلدية.

1-4- مخطط الحركة و المرور :

❖ تعريفه: هو مخطط يتعلق بمجموعة المقاييس الإدارية التي تعمل على تحسين شروط الحركة بالمدينة وخاصة وسطها ، و يحتل مكانة هامة في إعداد مخطط النقل من حيث الاحتياجات إلى هياكل قاعدية ثابتة و متحركة.

❖ أهدافه:

- الاستغلال الامثل للهياكل القاعدية الموجودة ضمن المجال الحضري.

- تحسين حركة المرور و يتم من خلال :

- توزيع الحركة توزيعا ملائما مع مختلف التركيبة الحضرية.

- تحديد أماكن ووضعيات الوقوف و التوقف.

- التقليل من حوادث المرور داخل الوسط الحضري.

❖ تحضيره: يمر بمرحلتين :

المرحلة الأولى : إنجاز مخطط الحركة و المرور

يحضر هذا المخطط بأخذ النقاط العامة التالية :

- محيط الدراسة : المدينة (الجانب الفضائي ، و الجانب السوسيوولوجي).

- الوضعية الحالية للنقل (الوسائل و القوانين).

- تحليل المعطيات.

المرحلة الثانية : المصادقة و الإشهار على مخططات النقل و الحركة

إن مخطط الحركة تسهر عليه المصلحة الولائية للنقل و يصادق عليه المجلس الشعبي البلدي في حالة وجود المحيط الحضري داخل إقليم البلدية المعنية ، بينما المجلس الشعبي الولائي في حالة وجوده داخل إقليم العديد من البلديات ، أما فيما يخص المحيط الحضري الذي يتعدى نسبة الساكن به 400 الف نسمة فإن مخططات النقل يشرف عليها مباشرة وزير النقل مع وزير الجماعات المحلية و البيئة. **الجدول رقم (01): يبين المقارنة بين مخطط الحركة و المرور و مخطط النقل.**

مخطط الحركة و المرور	مخطط النقل
مخطط الحركة و المرور يرمي إلى:	مخطط النقل يرمي إلى:
الاستعمال الجيد للهياكل القاعدية الموجودة،	- تحديد الهياكل القاعدية في الميدان.
هذا الاستعمال يترجم إلى العناصر التالية:	- تحديد انظمة النقل (شروط السير والعمل).
- سيولة حركة المرور.	- يغطي كل انماط النقل .
- النقل الجماعي.	- تحديد فعالية المشاريع (التقنية و المالية).
- توقف العربات.	- يركز أساسا على تحليل حركة السير و تقدير طلبات النقل.
- امن المستعملين.	- دراسة حركة المرور، و استعمال الاراضي.
- يحتوي على حلول قصيرة المدى.	

4-2-الهيئات المشرفة على تسيير وتنظيم النقل الحضري في الجزائر :

الجدول رقم (02) يلخص أهم الفاعلين في مجال النقل الحضري ومجال تدخلهم.

المهام و مجالات التدخل	الهيئة	المستوى
	الوزارات	
<ul style="list-style-type: none"> - السياسة الوطنية للنقل - التشريع و الإشراف و التنسيق - تحسين نوعية حياة المواطنين من خلال: - التصدي لظاهرة ارتفاع ضحايا حوادث المرور - ضمان تطور هياكل و شبكات النقل 	وزارة النقل	الوطني
<ul style="list-style-type: none"> - انجاز و تحديث و صيانة الهياكل و الشبكات - تهيئة المراكز الحضرية الكبرى - مخطط النقل و مخطط التهيئة المجالية 	وزارة الأشغال العمومية	
<ul style="list-style-type: none"> - السياسة الوطنية للتهيئة العمرانية 	وزارة التهيئة العمرانية و البيئة والمدينة	
<ul style="list-style-type: none"> - تأمين الأشخاص و الممتلكات - ضمان حق التنقل - الولاية و البلدية 	وزارة الداخلية و الجماعات المحلية	
<ul style="list-style-type: none"> - مخططات التهيئة و التعمير PDAU- POS - التحسين الحضري و تطوير الشبكات 	وزارة السكن و العمران	
	الهيئات الوطنية	

<ul style="list-style-type: none"> - السياسة الوطنية للنقل البري - استراتيجية تطوير قطاع النقل البري - تنظيم نشاطات النقل: مخططات النقل الوطنية و استغلال المنشآت القاعدية، تسعيرة النقل البري... 	<p>المجلس الوطني للنقل</p>	
<ul style="list-style-type: none"> - تقديم سياسة وقائية تستند إلى استراتيجية وطنية للأمن المروري. - تطبيق الدراسات و العمليات التي أثبتت نجاعتها لتقليص درجة خطورة - حوادث المرور بواسطة الإعلام و التوعية والتربية المرورية. 	<p>المركز الوطني للوقاية و الامن المروري</p>	
<ul style="list-style-type: none"> - تكوين إطارات مؤهلين في ميدان النقل البري، مهمتهم المراقبة و التفتيش. 	<p>مدرسة تطبيقات النقل بباتنة</p>	
<p>السلطة المحلية</p>		
<ul style="list-style-type: none"> - مخطط النقل في الولاية - مخطط النقل الحضري 	<p>الولاية</p>	
<ul style="list-style-type: none"> - مخطط النقل و المرور - المؤسسة العمومية للنقل الحضري - تسيير و تهيئة الشبكة و الهياكل 	<p>البلدية</p>	<p>المحلي</p>
<p>الهيئات و المديريات</p>		

- تطبيق التنظيم المتعلق بالنقل و بالأرصاء الجوية - تسليم الوثائق الإدارية و تنظيم أشغال لجنة العقوبات - تطبيق تدابير الوقاية و السلامة المرورية	مديرية النقل
---	--------------

4-3- أهم التشريعات في مجال النقل الحضري في الجزائر :

التشريع	الموضوع	المرجع (الجريدة الرسمية)
المرسوم 68-87 المؤرخ في 23 أفريل 1968	ادماج المؤسسات المسيرة ذاتيا و الخاصة بالنقل العمومي للمسافرين تحت وصاية وزارة النقل	30 أفريل 1968 ص 513 العدد 35
صدر القرار المؤرخ في 15 جانفي 1985	المحدد لشروط ممارسة أعمال النقل العمومي البري للمسافرين	21 جانفي 1985، ص 72 ، ص 01.
القانون رقم 88-01 المؤرخ في 12 جانفي 1988	ينص على استقلالية المؤسسات	13 جانفي 1988 ص 30 عدد 02
القانون 88-17 الصادر في 10 ماي 1988	المتعلق بتوجيه وتنظيم النقل البري	11 ماي 1988، العدد 19، ص 783.
القانون رقم 01-13 الصادر في 7 أوت 2001	يلغي أحكام القانون رقم 88-17 ل 10 ماي 1988 . والذي يربط	08 أوت 2001، العدد 44، ص 5،6

	أساسا سياسة النقل بسياسة التهيئة العمرانية	
19 أوت 2001، العدد 46، ص 4.	المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها	القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001
17 جانفي 2007، العدد 05، ص 14	يحدد نماذج الوثائق المتعلقة بممارسة نشاطات نقل الاشخاص و البضائع عبر الطرق.	قرار مؤرخ في 22 يوليو 2006
17 مارس 2010 العدد 18، ص 4.	يحدد القانون الأساسي النموذجي للمؤسسة العمومية للنقل الحضري وشبه الحضري	المرسوم التنفيذي رقم 91_10 مؤرخ في 14 مارس 2010
17 مارس 2010، العدد 18، ص 9	يتضمن إنشاء مؤسسات عمومية للنقل الحضري وشبه الحضري.	مرسوم تنفيذي رقم 92_10 مؤرخ في 14 مارس 2010.

الجدول رقم (03): يبين أهم التشريعات في مجال النقل الحضري في الجزائر

5. تعريف السياحة :

هناك عدة تعاريف للسياحة لكننا سنوضح هنا المفهوم اللغوي و الاصطلاحي.

حاول عدة باحثون تقديم تعريف للسياحة يكون جامعا و شاملا إلا أنه و قع اختلاف بين هذه التعاريف انطلاقا من الاختلاف في التخصص العملي و عناصر السياحة في حد ذاتها (المكان، الوظيفة ، المنحة ،

الشراء) لذا نورد أول تعريف للسياحة للألماني "JOBERT FEULER"

جاء فيه " السياحة بالمفهوم الحديث هي ظاهرة طبيعية من ظواهر العصر الحديث ، هي ظاهرة طبيعية من ظواهر العصر الحديث ، و الأساس منها للحصول على الاستجمام و تغيير المحيط الذي يعيش فيه الإنسان الوعي الثقافي المنبثق لتذوق جمال الطبيعة و نشوة الاستمتاع بجمال الطبيعة ¹⁷

5-1-تعريف بعض المصطلحات السياحية :

- ا- الزائر: هو كل شخص ينتقل إلى بلد آخر غير البلد الذي يقطن فيه من أجل أي سبب يقصده من غير ممارسة عمل من أجل التكسب. وهذا هو التعريف العام للزائر
- ب- السائح: هو الشخص الذي يسافر خارج محل إقامته الأصلي أو الاعتيادي لأي سبب غير الكسب المادي، أو الدراسة ، سواء كان داخل بلده (السائح الوطني) أو خارج بلده (السائح الأجنبي)؛ ولفترة تزيد عن 24 ساعة وإن قلت عن ذلك فيعتبر قاصد للنزهة¹⁸.
- ج - لمتنزهون: هم الأشخاص الزائرون الذين تقل مدة نزهتهم عن الأربعة والعشرون (24) ساعة¹⁹.
- د-الموقع السياحي: كل منظر أو موقع يتميز بجاذبية سياحية بسبب مظهره الخلاب أو بما يحتوي عليه يتعرف له بأهمية تاريخية أو ثقافية و الذي يجب تثمين أصالته و المحافظة عليه من التلف أو من الاندثار بفعل الطبيعة أو الإنسان .

5-2- أنواع السياحة :

تتميز السياحة بكثرة أنواعها و يمكن تقسيمها إلى عدة أنواع كما يلي ²⁰

.حسب هدفها :

¹⁷ محمد مرسي الحريري : جغرافيا السياحة ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ، مصر ، 1999 ، ص . 18 .
¹⁸ 3. ماهر عبد العزيز توفيق ، صناعة السياحة ، دار هزان لنشر و التوزيع ، 1997 .
¹⁹ 4. Gérard Gubilat ; Economie touristique ; delta spsi ; 1983 p10 ; 29 .
²⁰ مروان السكر : مختارات من الاقتصاد السياحي ، دار مجدلاوي للنشر ، ط1 ، الأردن ، 1997 ، ص . 14 ، 33 .

1-2-5. **السياحة العلاجية**: تمكن في هذا النوع من الحاجة للعلاج الجسمي و النفسي و أمراض

أخرى ، وهي تنقسم حسب الوسائل الطبيعية المستخدمة في العلاج و هي تتمثل في السياحة المناخية و السياحة العلاجية المعدنية و السياحة العلاجية البحرية.

2-2-5 **السياحة الترفيهية** : تمكن فيها الحاجة الضرورية باستعمال القوى النفسية و الفيزيائية النفسية للبلاد .

3-2-5 **السياحة الرياضية** : و يضم هذا النوع جميع أنواع الرياضات مثل رياضة تسلق الجبال و رياضة الصيد و رياضة ركوب السيارات و الدراجات .

4-2-5 **السياحة الثقافية** : تهدف السياحة إلى زيادة معرفة لدى الشخص بالتعرف على المواقع الأثرية و الشعوب و عاداتها و تقاليدها و هذا النوع من السياحة مشهور و معروف في مصر ، اليونان ، إيطاليا .

5-2-5 **السياحة الدينية** : و تعتبر من أقدم أنواع السياحة و تتمثل في زيارة المواقع الدينية و التي من أشهرها ، مكة و المدينة المنورة ، و كذلك الفاتيكان في روما بالنسبة للمسيحيين .

6-2-5 **السياحة الرسمية** : و قد تكون سياسية مثل مشاركة أعضاء الوفود في احتفالات دولية أو محادثات رسمية ، و قد تكون اقتصادية مثل مشاهدة المعارض التجارية و الصناعية .

7-2-5 **السياحة الاجتماعية** : و تكون هذه للمحافظة على بقاء العلاقات بقاء العلاقات الاجتماعية بين الأسر و الأفراد ، و من أبرزها جاليات تعيش في الدول المجاورة .

5-2-8-السياحة الترانزيت (العبورية) : برزت هذه السياحة نتيجة الحاجة إلى العبور لوقت قصير من خلال أراضي دولة معينة للوصول إلى دولة أخرى ، وهي تتراوح بين يوم و أربع أيام .

5-3-مكونات السياحة :

تتداخل نشاطات السياحة مع العديد من المجالات ، وفي ما يلي المكونات الأساسية للسياحة التي يجب أخذها بعين الاعتبار في أي عملية تخطيط .²¹

5_3_1 عوامل و عناصر حذف الزوار : تتضمن العناصر الطبيعية مثل المناخ و التضاريس و الشواطئ و الأنهار و الغابات و المحميات ، و الدوافع البشرية مثل المواقع التاريخية و الحضارية و الأثرية الدينية و مدن الملاهي و الألعاب .

5-3-2 مرافق و خدمات الإيواء و الضيافة : مثل الفنادق و النزل و بيوت الضيافة و المطاعم و الاستراحات .

5-3-3 خدمات مختلفة : مثل مراكز المعلومات السياحية و وكالات و المراكز الطبية و البريد و الشرطة و الإدلاء السياحيين .

أ- خدمات النقل : تشمل وسائل النقل على اختلاف أنواعها إلى المنطقة السياحية .

ب- خدمات البنية التحتية : تشمل توفير المياه للشرب و الطاقة الكهربائية و التخلص من المياه الفذرة الفضلات الصلبة و توفير شبكة من الطرق و الاتصالات .

²¹ www . unep . org . ph / publications / DTIE %20 Final / Arab Manual 110-05.doc /(22/01/2007).

ج- عناصر مؤسسية : تتضمن خطط التسويق وبرامج الترويج للسياحة مثل سن التشريعات و القوانين و الهياكل التنظيمية العامة ، و دوافع جذب الاستثمار في القطاع السياحي و برامج تعليم و تدريب الموظفين في القطاع السياحي .

4-5- المؤهلات السياحية الصحراوية

إن أكبر ما يتميز به المناطق الصحراوية كونها تمتلك مؤهلات سياحية و تراث عريق ، والتي بإمكانها أن تكون الركيزة الأساسية لتطوير السياحة في الجنوب ، ويمكن تلخيص هذه المؤهلات فيما يلي:

الصورة 1: توضح سبخة



4-5-1- المؤهلات السياحية الطبيعية:

أ- السبخة:

تشكلت إثر الامتداد الطبيعي، ولغزارة المياه التي كانت

تشهدها السبخة وأهميتها فقد تحدث عنها ابن خلدون قائلاً:

(في شمال شرق تسابيت قرى تيقورارين و هي أكثر من

ثلاثمائة قصر على ضفتي نهر يسيل من الغرب إلى الشرق)

السبخة كمورد سياحي طبيعي عبارة عن منخفض أرضي تتجمع فيه المياه شتاءً وتجف صيفاً، ولملوحة

التربة فإنها تبدو للناظر من بعيد وكأنها بريق تلمع فيها ومضات الملح وتعلوها من الجانب أجراف

محززة. ويضفي منظراً جمالياً في قمة البهاء للمتأمل إليه مع

نسيم نخيل الواحة التي بجوار السبخة.

أ- الكثبان الرملية:

إن معظم المدن الصحراوية تتميز بكثبانها الرملية الذهبية

حيث تختلف ارتفاعاتها بين المرتفعة جداً والمتوسطة ثم

الصورة 02: توضح كثبان رملية



المنخفضة والتي تشكلت نتيجة لتجمع الرمال لكل منها أهميتها السياحية الخاصة وكثيرا ما تستعمل من طرف السياح الأجانب بالإضافة إلى غرض اكتشاف الصحراء ، كذلك السير بواسطة الجمال على ارتفاعات متوسطة للاستمتاع بركوب الجمال ومناظر الكثبان الرملية المتعرجة كأمواج البحار .

ج- الواحات:

الصورة 03 : توضح الواحات



الواحات هي عبارة عن بساتين بها أنواع من أشجار النخيل وخرير مياه السواقي وتتواجد خارج المناطق السكنية و المحيطة بها تستعمل لعدة أغراض منها التنزه و الراحة و في هذه الأخيرة تكون جلسات الشاي حيث تستعمل في هذه البساتين

مجموعة من الأنظمة التقليدية للمنطقة قصد الري وغيره

و تقع هذه البساتين في معظم الأحيان خارج المناطق السكنية و محيطة بها.

د - غروب الشمس و السكون:

الصورة 04 توضح غروب الشمس



إن غروب الشمس في الصحراء له ميزة خاصة في امتزاج وتدرج ألوان الشمس و حمرتها الأخاذة عند الغروب فتضفي هي الأخرى منظرا خلابا يمتزج بحمرة مباني المدينة؛ فتسحر مشاهديها و المتأملين فيها مساءا وبالخصوص السياح ، أما سكونها ليلا يساعد على الخلوة

بعيدا عن الأعين للتأمل في سمائها الصافية أو الاستلقاء على عروق الرمال الذهبية .

هـ . ورود الرمال :

وهي عبارة عن منحوتات طبيعة للصخور؛ الرسوبية و الحجرية، تشكلت نتيجة للعوامل الطبيعية و المتمثلة في الرياح الشديدة؛ التي تعمل على نحت الصخور فتعطي أشكال مختلفة شبيهة بالورود، تستعمل للزينة في المنازل و المكاتب، فتلقى هي الأخرى الاهتمام من طرف السياح. تنتشر بكثرة في الحمادات و الرق،.

و. المغارات :

وهي مكان واسع نشأ من تدفق المياه وهي عبارة عن انشقاق في الأرض أي "خلق ثغرة" وغالبا ما تكون تحت الصخور أو أسفل الجبال ولحد الآن لم تعرف نهايتها. وكانت العائلات تتخذ من المغارة مأوى لها أثناء الكوارث الطبيعية كالواديان.... الخ

ز - الثروة الحيوانية :

فهي تنتشر في الصحاري والبراري وتتمثل في: الجمال ، قنفذ الصحراء ، الجربوع ، ومختلف أنواع الزواحف وغيرها من الحيوانات البرية .

أما عن الثروة النباتية : توجد بالمنطقة العديد من النباتات والتي لها قيمة كبيرة بالنسبة لسكان المنطقة فهي تمثل مصدر رزق لهم ،ومنها ما يستخدم لأغراض طبية "العلاج الطبيعي" كنبات الشيح ، حلبة ،لحبق وغيرها من النباتات الدوائية .

الصورة 06 : توضح الجمل



الصورة 05 : توضح المغارات



5-4-2- المؤهلات التاريخية :

أ- القصور:

لغة: تعود كلمة القصر إلى إن العدو يكون قاصرا عن الدخول أو التوغل إلى داخل التجمع السكاني

الذي يحتضنه القصر²²

أما اصطلاحا: فهو عبارة عن تجمعات سكنية محصنة يمتاز بها جنوب المغرب الأقصى، وكذلك الصحراء الجزائرية تحتضن عدد هائل من هذه القصور، وحصنت هذه الأخيرة لتفادي هجمات الرحل، واستتار السكان فيها يكون بتحسينها بأسوار عالية، كما تمتاز هذه الحصون بتواجد أبراج مراقبة من أجل التصدي لأي هجوم²³.

ب- القصبات: les aghames

و هي الوحدات العمرانية الأولى في تكوين أنسجة القصر « قبل مجيء المسلمين إلى المدينة»²⁴ و

تعرف عند أهالي المنطقة بالقصبة أو أغام حيث كل أغام يشغل أفراد قبيلة واحدة فقط منها ما بني

²². 2. شاهد علي حيدر و آخرون، إبراز خصوصية العمرانية و المناخية في التخطيط المجالي بالمناطق الصحراوية (مدينة ورقلة)، مذكرة تخرج لنيل شهادة دولة في التسيير و التقنيات الحضرية- تخصص تسيير المدن- كلية العلوم والهندسة، جوان 2002.

²³. Mme Messikh S., analyse du site timimoun institut d'architecture, université de Blida , 2003.

²⁴. نيل الابتهاج بتطريز الديباج للشيوخ سيدي أحمد بن بابا التنبكتي . دار الكتب العلمية بيروت لبنان.

بالحجر ومنها ما بني بالطين فوق رابية صخرية (colline rocheuse) وبنيت مع أسوار عالية كنظام دفاعي من النزاعات التي كانت متواجدة بين القبائل في ذلك الوقت.

تعتبر القصبية من أهم المعالم الأثرية المميزة لقصور الصحرواية وقد تم بنائها من مادتي الطين والحجارة هذا ما جعلها أكثر مقاومة لعوامل الطبيعة، ولا تزال قائمة إلى يومنا هذا.

ج- الفقارة وفن تقسيم المياه التقليدي

- الفقارة :

الفقارة عبارة عن سلسلة من الآبار المرتبطة ببعضها البعض وتصدر مياهها من مستوى عال إلى مستوى منخفض وصولاً إلى الساقية على مستوى سطح الأرض . وهي نظام سقي تقليدي وترتبط فيما بينها في مستوى القاعدة بأنفاق أو قنوات «يتغير طول النفق الكلي للفقارة من مئات الأمتار لتصل أحيانا إلى بعض الكيلومترات و غالبا ما يكون من 07 إلى 08 كلم»²⁵ حيث أن البعد بين الآبار يختلف باختلاف مكان تواجد الفقارة بالمنطقة و كذلك بالنسبة لعمق البئر يختلف من بئر لآخر.

وتعتبر أهم مورد مائي يعتمد عليه في القطاع الفلاحي التقليدي إلى جانب أهميتها فهي تصنف ضمن المعالم الأثرية التاريخية التي قام بإنشائها العنصر البشري، تعاقبت عليها عدة أجيال من سكان المنطقة فكانت أحد العوامل الأساسية في تواجد القصور بالمنطقة.

²⁵ . عزيزي عبد القادر، سقير سعيد، المساهمة في دراسة فقاير قورارة (منطقة تميمون)، مذكرة نهاية الدراسة للحصول على شهادة (ش.د.ج.ت) في الهيدرولوجية، جامعة البلدة، داتر العلوم الهيدرولوجية، 2000 .

الصورة 07 و 08: توضح نظام السقي التقليدي الفقارة

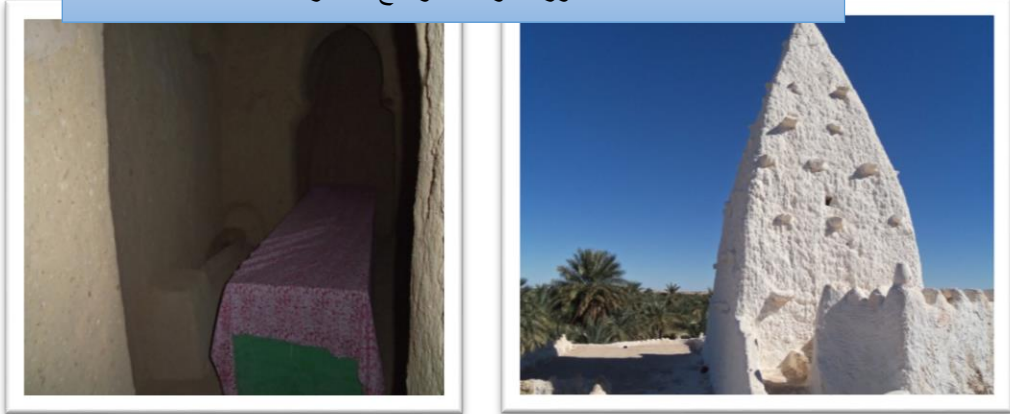


5-4-3- المؤهلات الدينية و الثقافية :

أ- الضريح

إن الضريح من العلامات المميزة للقصر فهو شعار لإقامة الوعدة " الزيارة " في كل سنة يحضرها العديد من الزوار من مختلف القصور والمناطق المجاورة وله أثر كبير في جذب العديد من السياح .

ال صورة 09 و 10: توضح الاضرحة



ب- المتحف التقليدي : يعد المتحف التقليدي رمزا هاما في إبراز خصائص المنطقة وهذا بعرضه

مختلف أنواع الصناعات التقليدية للسائحين والزائرين له ، بحيث يقوم بإشهار ثقافة المنطقة من

عادات وتقاليد مختلفة .والتي يمارسها سكان القصر .

ج . الصناعة التقليدية والحرف :

يلعب قطاع الصناعة التقليدية دورا هاما في الإنعاش الاقتصادي بخلق العديد من مناصب الشغل خاصة مع دخول الجزائر في سياسة اقتصاد السوق و ارتفاع نسبة البطالة، كما يمثل هذا القطاع رافدا هاما يربط المدينة مع مورثها الثقافي و الحضاري²⁶.

تشتهر المناطق الصحراوية بالعديد من الأنشطة التقليدية التي تمارس داخل المنازل و نفس الشيء بالنسبة لعملية التسويق. ومن أشهر هذه الأنشطة التقليدية هي :

د - صناعة الجلود:

لصناعة الجلود أهمية كبيرة تتمثل في صناعة : النعل (الأحذية) وإن كانت تشتهر بها منطقة أولف أكثر؛ كذلك رقعة السجاد،

الصورة 11 و 12 : توضح صناعة التقليدية الجلود



هـ - صناعة الفخار:

²⁶ أمينة بن المجان، التنمية السياحية لولاية قسنطينة بين المؤهلات و العوائق، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في التهيئة الإقليمية و التنمية المحلية، كلية علوم الأرض و الجغرافية، جوان 2005.

نميز به نوعين: الفخار الأحمر و الفخار الأسود حيث تشتهر به المنطقة هو الأكثر استعمالاً، فيصنع من الطين ثم يوضع في أفران داخل قوالب بعد نضوجه تستعمل أقلام الرصاص للزينة و الزخرفة أحياناً.

الصورة 13 و 14: توضح صناعة الفخار



الصورة 15 : توضح صناعة سعف



أدوات بسعف النخيل :

يستعمل سعف النخيل في صناعة العديد من الحاجيات كالسلاسل، القبعات، الأطباق، الحبال و كذلك ما يعرف بـ (التدارة) التي يحفظ بداخلها مسحوق التمر (السفوف) و هي ذات استخدام يومي تقريباً.

ح- الفنون الشعبية و الفلكلورية: تشتهر القصور بفنونها الشعبية و المتمثلة في ما يلي :

صارة: يقوم الراقصون بالرقص ضمن حلقات و يحملون في أيديهم عصي تنقر ببعضها البعض مثنى مثنى ضمن إيقاع طبلي تقليدي.

الحضرة: وفيها يصطف الراقصون ضمن قسمين متقابلين ويمسكون بأيدي بعضهم بعض و يقوم المغني بالصلاة على النبي والمدح المتكرر لحضرة المصطفى.

برزانة: وهي شبيهة بالحضرة من حيث الكلمات والمعاني إلا أنها تختلف في استخدام المؤدين لسيوف أو عصي في أيديهم ضمن إيقاع متناوب.

قرقابو: يستخدم فيه صفائح معدنية بشكل خاص لإحداث الصفيق بالمعدن ضمن نمط إيقاعي طبلي تقليدي ومنتظم ' يتسم بالحيوية والنشاط.

البارود: نوع من الرقصات الجماعية التي تمارس عادة خلال مواسم خاصة كالزيارات والأعراس تستخدم فيها آلة لإطلاق البارود تدعى: "المكحلة" (البندقية)

كما توجد أنواع أخرى من الرقصات الشعبية: التويزة والطبلألخ

الصورة 16 و17 : توضح الفنون الشعبية



ط. - المأكولات الشعبية التقليدية:

الكسكس: وهو الأكلة الرسمية والأساسية في المنطقة و التي تستعمل في مختلف المناسبات كالأعراس والولائم والزيارات مع وجود الملفوف وبعض الفواكه الموسمية البطيخ، العنب... والشاي ختام كل مأدبة.

خبز القلة: نوع من الخبز يطهى على جزء علوي من جرة بعد أن تحمى من الداخل بالنار بحيث توضع رقائق من الخبز المطهي في الصحن ثم يسقى بالمرق الممزوج بالتوابل مع لحم الضأن.

ويوجد أنواع أخرى من المأكولات الشعبية التقليدية كالمردود، خبز أنور ،السفوف .

الصورة 18 و 19 : توضح المأكولات التقليدية



5-5- السياسة السياحية :

النشاط السياحي هو ظاهرة عالمية كما أن له تأثير على القرارات السياسية في الجزائر ، و يجب أخذ هذا القطاع في عين الاعتبار لاعتماد السياسات المختلفة باتجاه السياحة .

5-5-1- السياسة السياحية في الجزائر : منذ سنة 1966 النشاط السياحي كان موضوع

فكرة جماعية وطويلة المدى منذ هذا التاريخ صياغة السياسة الحقيقية أوقفت .

ميثاق 1966 الذي له الأهداف التالية :

المساهمة المالية ، خلق فرص العمل وإدماجه في سوق السياحة العالمية من خلال استغلال كل السواحل و الصحاري ببناء مركبات سياحية و منتجعات و فنادق صحراوية بالأماكن العليا ، هذه الوسائل مجهزة و في متناول الزبائن الوافدين من الخارج بقدرة شرائية مرتفعة هذه الأهداف شهدت فشلهم في العقد 70 و أجبرت السلطات لإعادة الصياغة إلى مقررات أخرى التي ظهرت في 1975 هذه الأهداف ملخصة كما يلي :

. التوسع نحو كتلة سياحية و ترقية سياحية عالمية لبناء وحدات سياحية صغيرة الحجم و (Z E T للزبائن الوافدين من التراب الوطني بقدرة شرائية متواضعة

5-5-2- الوضعية الحالية للسياحة بالجزائر :

الربحية - التنمية والاستثمار كونوا ولم يزالوا المحتلين للباحثين في المجال السياحي، لعلاج هذه المشاكل هناك حلول هندسية هيكلية - بسيطة و اقتصادية مجهزة يعتبرونها نافعة مع التدرجية لهذه الظاهرة .

بالمقابل فإن اتجاه التنوع للمكان و الزمان بالنسبة للسكنات الموجهة للسياحة تتطلب التنوع الهندسي مع وضع التقنيات الكاملة و الأخذ بعين الاعتبار الرفاهية العمرانية التي لا بد لها أن تكون جزءا داخلي للتصميم العمراني و يصبح أكثر فأكثر جزءا من هيكلها

5-5-3- نقائص السياحة الجزائرية :

- إن التشخيص الوزاري قد تعرض في إطار إعداد مخطط 2025 إلى جملة من النقائص وهي:
- انعدام مقروئية المنتجات السياحية الجزائرية .
- قلة و رداءة مرافق الإيواء و الفنادق .
- نقص التحكم في التقنيات الحديثة للبحث و الكشف على الأسواق المحتملة من طرف وكالات السفر .
- نقص تأهيل و كفاءة الموظفين .
- ضعف نوعية المنتج و الخدمات السياحية .
- قلة استعمال تكنولوجيات الإعلام و الاتصال الحديثة .
- ضعف نوعية النقل و صعوبة بلوغ الجهات السياحية .

- نقص الأمن الصحي و الغذائي .
- عدم ملائمة طرق التطير و التنظيم و الثقافة المحلية للسياحة العصرية .
- العجز في مجال الترويج و التسويق لتحسين صورة الجزائر كوجهة سياحية .

6- إستراتيجية التنمية السياحية لآفاق 2025

إن الإستراتيجية المستدامة المتبناة للقطاع السياحي لآفاق 2025 تتحقق في ظل التكامل بين السياحة و سائر النشاطات الاقتصادية و الاجتماعية مع ضمان التوازن و التعايش مع متطلبات البيئة بمختلف أبعادها ، معتمدة على مبادئ المنافسة الديمومة لتجسيد طموحاتها ، و هي تسعى لتحقيق ثلاثة أهداف رئيسية :

- تحسين نوعية العرض السياحي .
 - الديمومة و الحفاظ على الثروات و الفضاءات .
 - التشاور و التعاون بين الشركاء و الفاعلين في القطاع السياحي في المجالات التالية :
- القطاع الاقتصادي :** يشمل عدة قطاعات منها الصناعة ، الفلاحة ، النقل ، البناء ، الأشغال العمومية
- القطاع المالي :** يشمل قطاعات الاستثمار ، القروض و السوق المالية عموما .
- القطاع الاجتماعي :** يتناول قطاعات هامة كالصحة ، العمل ، التكوين المهني و الثقافة .
- القطاع الخدماتي :** و يشمل قطاع الإعلام ، الاتصال و نشر المعرفة .
- القطاع الإداري :** يشمل مصالح التخطيط التنظيم ، الإجراءات ، الضرائب و الجمارك

خلاصة الفصل:

عالج الفصل الأول من الدراسة بعض المفاهيم النظرية المرتبطة بالنقل الحضري والسياحة اللذان لهما دور كبير في التنمية السياحية داخل الوسط الحضري للمدينة. ولأجل نجاحه لابد من قدرته على تلبية رغبات المتنقلين وفقا لمستوى جودة عالي وهذا يعتمد على نجاعة نظامه الذي في الأساس يعتمد على عملية تخطيط جيدة التي تمنح القدرة على التحكم لتنقلات الأفراد في الوسط الحضري، التحكم في هذه الأخيرة يمكن من معرفة العرض الواجب توفيره من اجل تغطية الطلب بالشكل الذي يمكن النقل الحضري من اداء وتكملة الجانب السياحي.

الفصل الثاني : تحليل المؤهلات الطبيعية والعمرانية لمدينة ادرار

تمهيد

- 1-تقديم المدينة
 - 2-نشأة المدينة
 - 3-دراسة الطبيعية
 - 4-المعطيات الطبوغرافية
 - 5المعطيات الجيو تقنية
 - 6-الدراسة السكانية
 - 7- الدراسة الاقتصادية
 - 8- دراسة التجهيزات
 - 9- قطاعات مدينة ادرار
 - 10-نقاط الجذب السياحي
 - 11-مناطق التوسع السياحي
- خلاصة الفصل

تمهيد:

إن الثروات والموارد السياحية والتراثية لولاية أدرار جعلت منها قطبا سياحيا بامتياز في الجزائر . موقعها الجغرافي والاستراتيجي يقوي أكثر تموقعها الإقليمي، وهذا بالنظر للقدرات التي تزود بها البلاد في الفلاحة الصحراوية والطاقات المتجددة والمناجم، وهذا دون أن ننسى الكنوز الموجودة في باطن إقليمها الشاسع. غير أن السياحة المستدامة كنشاط إقتصادي يبقى كذلك عاملا ضروريا للسكان المحليين من حيث الموارد الإضافية التي يوفرها في مجال الشغل والتنمية المحلية مع وجود كل العناصر الأساسية لتصميم ووضع منتج سياحي منافس في متناول الفاعلين السياحيين، وبمختلف أصناف السياحة الواعدة كسياحة المغامرة والاستكشاف، والسياحة التراثية، السياحة الاجتماعية، الدينية والأعمال. لذا فإن اهتمامنا الحالي منصب حول سياحة مستدامة وإنسانية وجوارية متناسبة مع نمط عيش سكان القصور، والتي

يجب أن تسجل في ديناميكية محلية لتنمية

السياحة البيئية والسياحة التضامنية التي

تؤثر بصفة إيجابية على السكان

أولا: تقديم مدينة أدرار

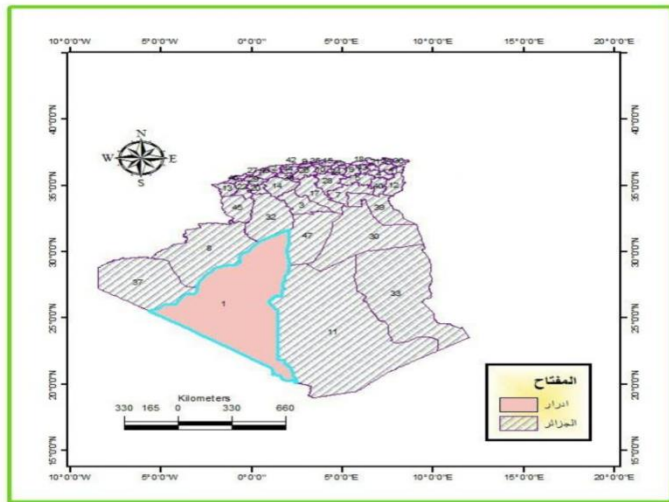
1- تقديم منطقة الدراسة:**1-1- التعريف بالولاية: انبثقت ولاية**

أدرار عن التقسيم الإداري لعام 1974

تقع في الجنوب الغربي الجزائري و تتربع

على مساحة 427968 كلم2 أي ما

موقع ولاية أدرار



عدد السكان :	3413800 نسمة
المساحة الإجمالية :	443782 كلم ²
الكثافة السكانية :	0.77 نسمة لكل كلم ²
عدد الدوائر :	11 دائرة
عدد البلديات :	28 بلدية

معالجة الطاب اعتمادا على مخطط
توجيهي للتهيئة والتعمير

يعادل 97.17% من مساحة الجزائر، مكونة من 11 دائرة و28 بلدية و أكثر من 309 قصر مقسمة إلى ثلاث أقاليم هي: قواررة، توات، تيديكلت يحدها:

شمالاً: ولاية البيض. غرباً : ولايات البيض، بشار، تندوف.

شرقاً : ولايتي غرداية و تمنراست. جنوباً : دولتي مالي و موريتانيا.

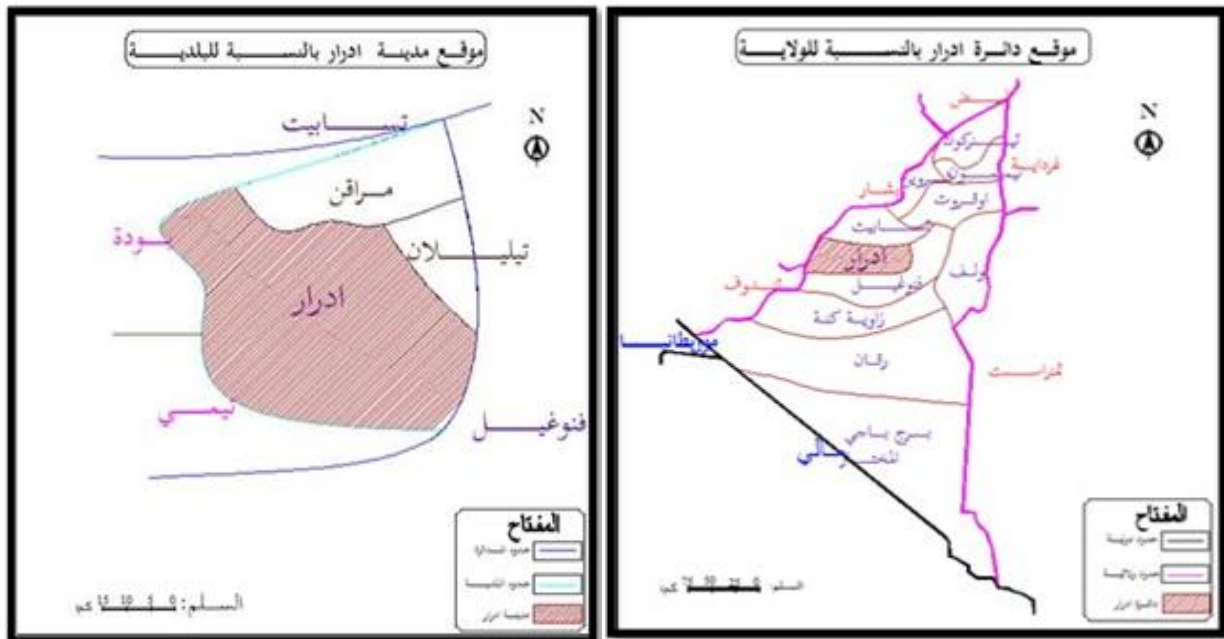
يتميز موقعها الجغرافي ببعده عن مراكز التموين مما يجعل قطاع النقل يلعب دور هاماً في تطورها الإقتصادي .

1-2- التعريف بمنطقة الدراسة: تعتبر بلدية أدرار مقرا للولاية حيث تقع بمنطقة توات شمال الولاية

تتربع على مساحة مقدرة بـ 633 كلم² يحدها:

شمالاً : بلدية أسبع. شرقاً : بلدية تمنطيط. جنوباً : بلدية تيمي. غرباً : بلدية بودة .

تحتوي على 08 قصور و هي: أولاد علي ، أولاد أوشن ، أولاد أونقال ، أدغا ، أو قديم ، مراقن تينيلان.



المصدر: معالجة الطلبة بالاعتماد على معطيات (PDAU 2008).

المخططات الداخلية ذات طابع أوري محض في شكل شبه منحرف ، قدرت مساحتها بـ 10 هكتارات ضمت مركز الحكم و الكنيسة و مجمع مدرسي و تعتبر النواة المركزية للمدينة حسب خطوط الفقارة وفق خطة شطرنجية خطها المستعمر قدرت بـ 18.176 هكتار و خطة عضوية بناها السكان قدرت بحوالي 70 هكتار بلغ عدد السكان آنذاك 4000 ساكن بكثافة سكانية 17.15 نسمة / الهكتار .

2-2- المرحلة الثانية 1976. 1990:

شهدت هذه المرحلة زيادة رقعة المدينة، فقد تركها الفرنسيون بعد خروجهم مرك از حضرياً بخطة منتظمة و عوامل تطوير و تنمية واضحة من أجل المواصلة في تعمير منتظم لكن هذا لم يحدث و انتشرت بعض الأنسجة المبعثرة غير كثيفة.

بلغت مساحة المدينة هذه الف ترة 53203. هكتار و عدد السكان 11600 ساكن وبكثافة سكانية

قدرت ب: 56.21 نسمة/الهكتار، كما وصل عدد المساكن إلى 3063 مسكن بكثافة سكانية

مسكن/الهكتار، أما عن معدل شغل المسكن فكان حوالي 79.3 ساكن في المسكن.

2-3- المرحلة الثالثة 1900 إلى الآن:

و في سنة 1974 أصبحت المدينة مقر للولاية و عاصمة بالإقليم فشهدت بذلك قفزة نوعية فتم إنشاء و

برمجة العديد من المرافق من أجل تطويرها و تنميتها لتصبح منطقة جذب و استقطاب للسكان هذا

الشيء أدى إلى كبر رقعتها العمرانية حيث بلغت 1452 هكتار و شمل التوسع جميع الاتجاهات .تميزت

هذه الفترة بالعشوائية و قلة التنظيم مما أدى إلى القطيعة بين المدينة و مركزها التاريخي الذي أخذ في

التدهور بلغ متوسط مساحة المسكن في جل المدينة (250. 400 م) بلغت نسبة الاستهلاك في هذه

الفترة 97.913 هكتار ، كل هذا إن دل على شيء فإنما يدل على عدم كفاءة المخططات الموجهة

كالتعمير و شيئاً فشيئاً غياب سياسة صارمة تضمن تطبيق و تجسيد المخططات.

بلغ عدد السكان في هذه الفترة 52600 نسمة بكثافة تقدر بـ 36 ساكن / هكتار و كثافة سكنية 10 مساكن هكتار .

3- الدراسة الطبيعية:

لدراسة الطبيعية أهمية كبيرة في الدراسة العمرانية لكونها تحدد العوامل الأساسية في نمو المدن وتوسيعا العمراني، كما تقوم بالربط بين الدراسة التصميمية والمشاريع التنفيذية وتتمثل في عدة عناصر.

3-1. المعطيات المناخية:

يتميز مناخ مدينة أدرار بقسوة خلال معظم فترات السنة و بشدة الحرارة صيفا و شدة البرودة شتاء، إضافة إلى ندرة التساقط.

3-2- درجة الحرارة:

تتميز مدينة أدرار بدرجة حرارة مرتفعة ابتداء من شهر أبريل إلى أكتوبر تصل إلى حد أقصى يقدر بـ 51 درجة مئوية في الصيف و 15 م/ثا.

3-3- الرياح:

تمتاز مدينة أدرار بكثرة هبوب الرياح ، فالرياح السائدة في شرقية جنوبية وغربية ليست لها مواسم أو أوقات معينة مع الإشارة إلى كثافتها خلال أشهر فيفري ، مارس ، أبريل وغالبا ما تتعدى سرعتها 15 م/ثا.

3-4- التساقط:

معدلات التساقط ضعيفة حيث تتهاطل الأمطار في فصل الشتاء بنسبة تقدر بـ 9.3 مم ، و باقي الفصول تكاد تنعدم.

3-5- الرطوبة:

الرطوبة نادرا ما تتعدى 81 طوال السنة و تنخفض بين شهري مارس و أكتوبر كما تختلف اختلافا كبيرا بين الميل و النهار و من الصيف الى الشتاء و بداخل الواحات و خارجها.

4-المعطيات الطبوغرافية:

تتربع مدينة أدرار على أرض مستوية يتراوح ميميا من 1.6% إلى 1.5% ما عدا الجهة الجنوبية (القصور - الواحات) حيث يصل ميل الأرض إلى 5% .

5-المعطيات الجيو تقنية:

من خلال المعطيات المستخلصة من المخطط التوجيهي للهيئة والتعمير PDAU و باتصالنا ببيئة المراقبة التقنية للبناء CTC فإن طبيعة أرض المنطقة غير متجانسة ، أما عن التربة فهي ضعيفة التحمل وقد حدد الارتفاع المسموح به (ط 7) المحدد في المخطط التوجيهي للهيئة والتعمير PDAU

6-الدراسة السكانية:

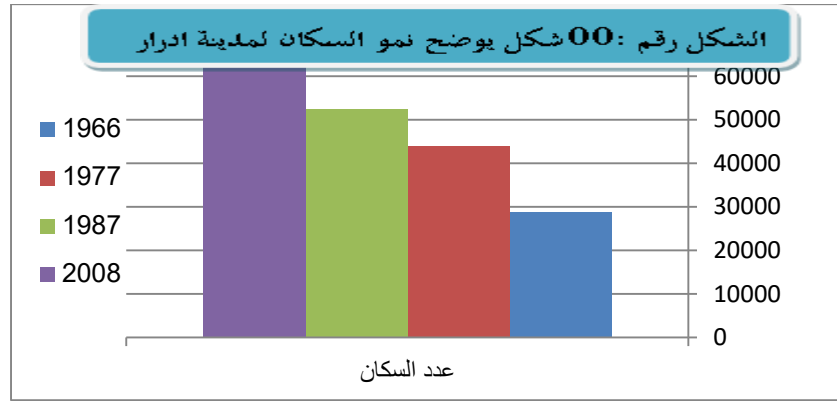
"يعد النمو السكاني في العالم من أبرز الظواهر الديموغرافية المميزة في العصر الحديث، حيث يمثل تحديا هاماً للبشرية وخاصة بالنسبة للشعوب النامية التي يتزايد سكانها بمعدل كبير يزيد على معدل التزايد في التنمية الاقتصادية بها، وعلى إمكانيات توفير الغذاء لسكانها في ظل الظروف الراهنة، ويرتبط نمو السكان بالزيادة الطبيعية والهجرة بمختلف أنواعها ."

تشهد مدينة أدرار نموا سكانية سريعا بسبب الزيادة الطبيعية لعدد السكان وكذا الهجرة من الريف الى المدينة.

الجدول رقم (01): تطور عدد سكان مدينة أدرار

السنة	1966	1977	1987	2008	2015
عدد السكان	28737	43903	52321	64781	67326
معدل النمو	3.8	3.1	3.1	3.0	2.8

المصدر: (ONS) وهران فيفري (2018)



المصدر: (ONS) وهران فيفري (2018)

7- الدراسة الاقتصادية لسكان بلدية أدرار:

إن معرفة التركيب الاقتصادي للسكان يحظى بأهمية كبيرة، في الدراسة الاقتصادية لأي مجتمع، كما يعطينا نظرة شاملة حول خصوصيات المجتمع والقطاع الاقتصادي السائد الذي تتمركز به القوة العاملة، يؤثر سلبا في العلاقة بين السكان ومكان إقامتهم، مما يضطرهم للهجرة إلى مناطق أخرى بحثا عن مناصب الشغل.

7-1- الفئة النشطة والفئة البطالة ببلدية أدرار:

الجدول رقم (02): توزيع السكان النشطين والبطالين ببلدية أدرار

النسبة %	82 0 0	النسبة %	81 9 9	91 4 6 0	
01 0	96 3 0 3	01 0	34 3 9 0	عدد السكان	
68 2 . 7	11 2 0 9	86 2 . 9	77 0 1	عدد الشغليين	الفئات
41 7 . 2	82 5 1	23 7 . 0	44 1 2	عدد البطالين	
22 3 .	91 4 6 0	72 5 . 3	11 1 1 4	المجموع	

المصدر: مديرية التخطيط والتهيئة العمرانية لولاية أدرار و (ONS) فيفري (2018).

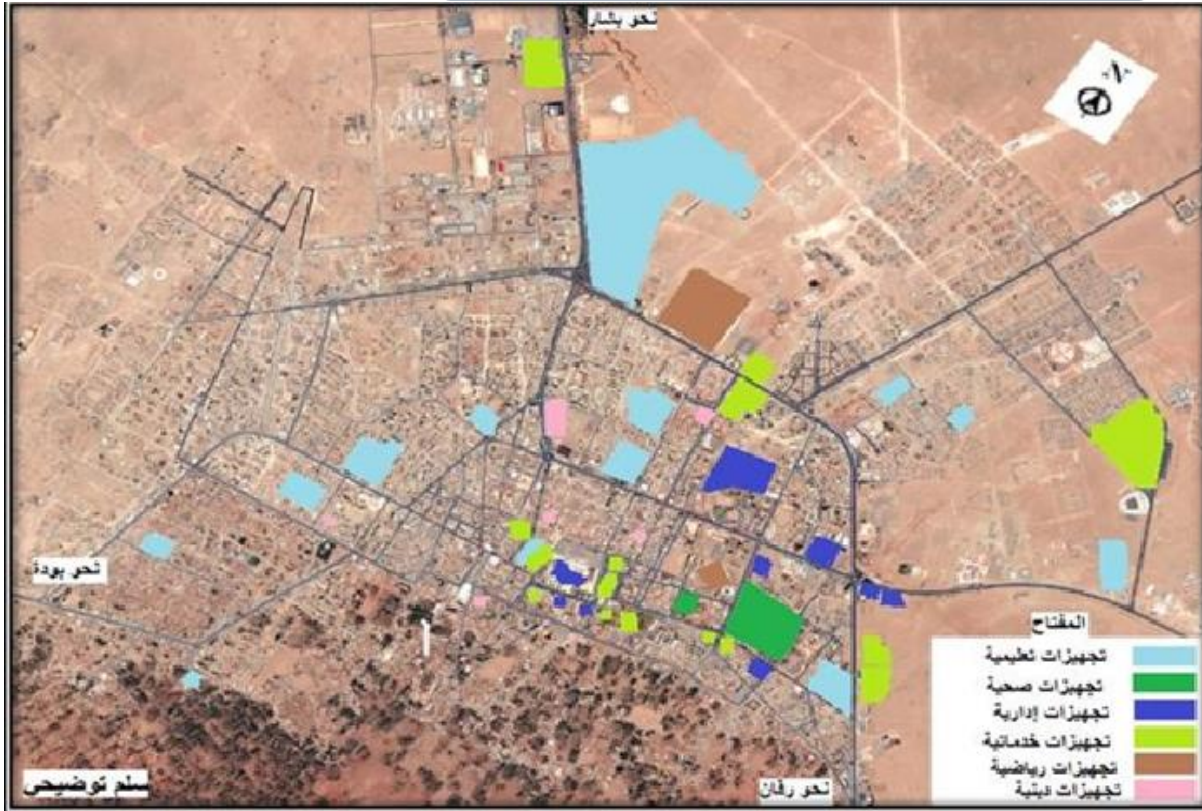
من خلال الجدول رقم (02) نلاحظ أنه في بلدية أدرار تم إحصاء (7017) عاملا سنة (1998) وحوالي (4124) بطل في نفس السنة أي بنسبة (02.37%) من الفئة النشطة، وفي سنة (2008) ارتفع عدد العمال إلى (12091) عامل، وفي المقابل انخفض عدد العاطلين عن العمل إلى حوالي (1987) عاطل عن العمل بنسبة (24.17%) من الفئة النشطة، هذا الانخفاض في نسبة البطالة يؤدي إلى تحسن الظروف الاقتصادية والمعيشية للسكان.

8-دراسة التجهيزات:

الجدول رقم (03): يوضح عدد التجهيزات ببلدية أدرار

العدد				نوع التجهيزات
المجموع	العامة	الخاصة		الصحية
24	12	12		
05				الرياضية
المجموع	الجامعات	الثانويات	المتوسطات	الابتدائيات
41	01	06	28	26
104				الدينية و الثقافية
19				الإدارية

المخطط رقم 05: التجهيزات ببلدية أدرار



المصدر: google earth + معالجة الطلبة 2020

9-قطاعات المدينة أدرار

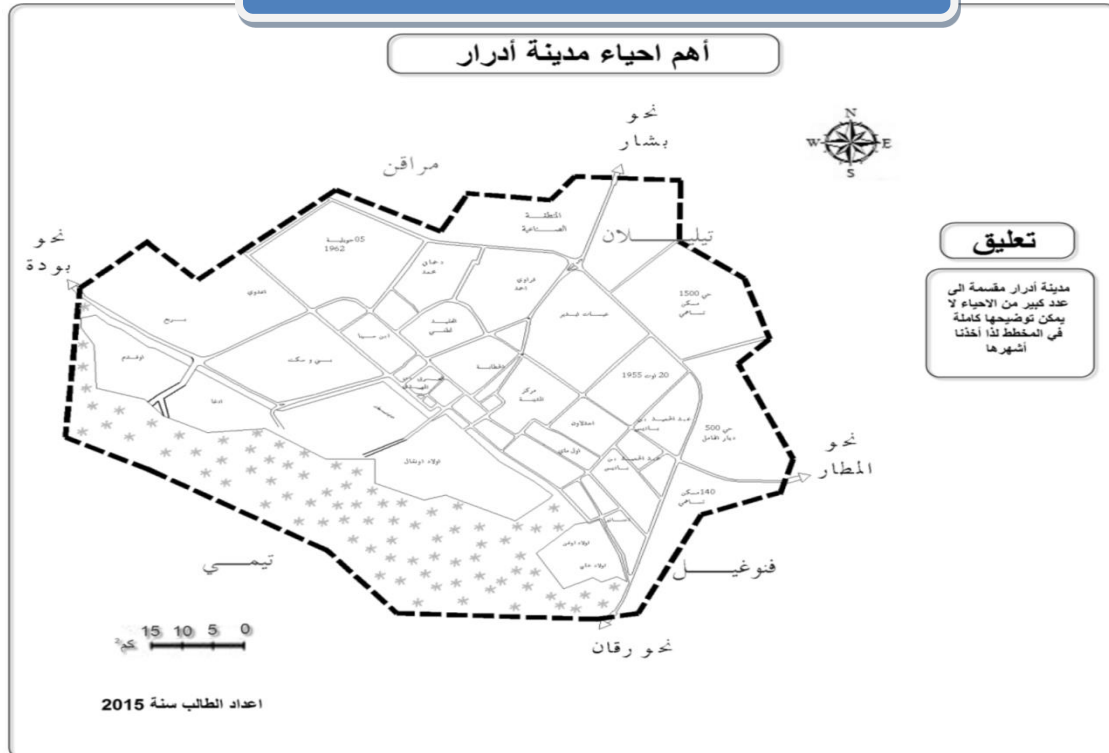
مدينة ادرار كما ذكرنا سابقا انها تتربع على مساحة شاسعة وبحكم توسعها العشوائي فقد تحتاج اي دراسة تتعلق بالمساحة والسكان والسكنات الى سنوات عديدة لإكمالها في ادق تفاصيلها لكن من اجل تسهيل مهمتنا الدراسية وبالنظر الى الوقت الممنوح لنا للدراسة فقد استحسننا اتباع منهج التقسيم الى عدة قطاعات وهو نفسه المنهج المتبع من طرف الهيئة المختصة في انجاز المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لمدينة أدرار حيث كان تقسيمها للمدينة الى 09 قطاعات كل منها يتكون من عدد معتبر من الاحياء وهي موضحة في الجدول التالي :

الجدول رقم (04) : قطاعات المدينة أدرار

الخصائص	عدد السكان	القطاع
01	12062	قصر بربع - قصر أوقديم - حي المستقبل -.
02	1340	حي 5جويلية - حي عرق شاش - المدينة الجديدة سيدي بلكبير
03	1706	-منطقة التوسع السياحي - تليلان10 - تليلان10 .
04	7141	قصر أدغا - قصر أولاد أونقال -.
05	5190	قصر أولاد أوثن - قصر أولاد علي -.
06	3823	-حي قراوي أحمد - حي 01مسكن - حي 51مسكن - حي الشبكة.
07	1625	-حي 10نوفمبر - حي عبد الكريم التواتي - حي 20مسكن المغيلي
08	7125	-وسط المدينة.
09	4496	حي 011مسكن - حي 021مسكن - حي 012مسكن

المصدر: مديرية التخطيط والتهيئة العمرانية لولاية أدرار و (ONS) فيفري(2018).

المخطط رقم 06: أحياء مدينة أدرار



10- نقاط الجذب السياحي بمدينة أدرار :

إن قطاع السياحة في أدرار هو القطاع الرائد والجد استراتيجي، وذلك يعود للمقومات التي تزخر بها المدينة حيث توجد بها العديد من الأماكن ونقاط الجذب للترفيه و الترويج عن النفس المتمثلة في :

10-1-الفقارات : الفقارة في أدرار. هي تحفة هندسية ونظام خارق وعبقري في استغلال المياه

وتحدي قسوة الطبيعة، يتم جلبها تقليديا من باطن الأرض بواسطة حفر سلسلة آبار تكون متصلة

ببعضها البعض بواسطة إنفاق. تجمع مياه هذه الآبار في ساقية كبيرة توزع على عدة قنوات. تعتبر

الفقارة معلما ثقافيا قيما يجلب اهتمام الزائر للمنطقة .

الصورة رقم 21: الفقارات



الصورة رقم 20 : الساقية الكبيرة



المصدر : لنتقاط الطلبة 2019

10-2- دور الصناعة التقليدية :

تشتهر مدينة أدرار بصناعاتها التقليدية الغنية والمتنوعة، وتعتبر تحفا فنية

رائعة الجمال، من أهمها: صناعات كالنسيج ، الحلي ، الجلود ، الفخار الأسود

الصورة رقم 23 : صناعات السعف



الصورة رقم 22: صناعات الحلي



الصورة رقم 25 : صناعات الجلود



الصورة رقم 24: صناعات النسيج



المصدر : إنتقاط الطلبة 2019

10-3- محلات الطعام التقليدي و أماكن لبيع الشاي : تتميز محلات الطبخ التقليدي لمدينة أدرار

بأطباقه المتنوعة، ذات المقادير المحلية، من بين الأكلات: الكسكسي، الحسوة، خبز النور وخبز

الشحمة، كسرة القلة التي يضاف لها مرق أحمر إضافة إلى أماكن بيع الشاي الذي يعد ضروريا ، وإكرام

الضيوف أيضا.

الصورة رقم 26 : محلات الطعام التقليدي



المصدر : إنتقاط الطلبة 2019

10-4- القصور والقصبات : هي الميزة الأساسية لمدينة أدرار تتميز بلونها الأحمر النابع من التربة والحصى المستعملين في بنائها، إلى جانب النخيل والسعف. تعتبر هذه المعالم تحفا هندسية من إبداع الإنسان المحلي وخياله الملهم، فتبدو تشكيلة عبقرية من اللمسات العربية الإسلامية والمحلية والطرز السوداني. تجد هذه القصور مكانا لها عند السياح والزوار،الذين ينبهرون أيضا بكرم سكانها وأصالتهم .

الصورة رقم 28: مدخل القصور



الصورة رقم 27 : قسبة قديمة



المصدر : إنقطة الطلبة 2019

10-5-المعالم الدينية

أدرار المنارة الروحية للصحراء الجزائرية. حيث قصدها العلماء والمتصوفون. إن زرت أدرار ستندهش بمساجدها البديعة ذات التصميم الهندسي مدارسها القرآنية التي يقصدها الطلبة من كل مكان، أضرحتها، والزوايا العريقة منها : زاوية الشيخ المغيلي وزاوية سيدي محمد بلخير،

المصدر : إنقطة الطلبة 2019

الصورة رقم 29 : مسجد الشيخ المغيلي



10-6-التظاهرات الكبرى : تبتهج ليالي وأيام أدرار عند إحياء المواسم والاحتفالات المحلية التي تبرز

الغنى الثقافي والحضاري الأصيل لهذه المنطقة، أين يستمتع السياح وزوار المنطقة بأروع الطبول

الفلكلورية واكتشاف حرفها وفنونها التقليدية، وأطباقها المحلية منها :

- عيد الطماطم - مدينة أدرار (مارس- أفريل)
- مهرجان الفنون الشعبية في الربيع (مارس-أفريل) - أدرار
- الزيارات : زيارات أولياء الله الصالحين من أهم المواسم التي لها صدى في كل أرجاء المنطقة، أين يحتفل أهل القصور بأوليائهم الصالحين وسط أجواء تميزها قراءة القرآن المسماة «السلكة»، المديح النبوي، الحضرة، الصدقات، الإطعام عيد الطماطم مهرجان الفنون الشعبية في الربيع.

الصورة رقم 30 و 31: مهرجان الفنون الشعبية

المصدر : إنتقاط الطلبة 2019



10-7-هياكل الاستقبال السياحي

الهياكل السياحية في أدرار متنوعة، تضمن خدماتها للسياح والزوار، أجل إقامة مريحة والاستمتاع

بجولاتهم وأسفارهم :

الجدول رقم (05) : هياكل الاستقبال السياحي

عدد الغرف والأسرة		التصنيف	عدد العمال دائم / مؤقت	إسم المؤسسة	الرقم	
الأسرة	الغرف					
120	53	مصنف 04 نجوم	01/21	فندق توات	01	
130	70	غير مصنف	02/04	فندق الجامعة الإفريقية	02	
48	23	مصنف نجمتين	03/03	فندق تيمي	03	
22	10	غير مصنف	04/03	الزل العائلي افريني	04	
156	78	غير مصنف	43/20	الإقامة السياحية مراقن	05	
60	30	مصنف نجمتين	23	فندق تكيالت	06	
			536	264	العدد الإجمالي	53/74

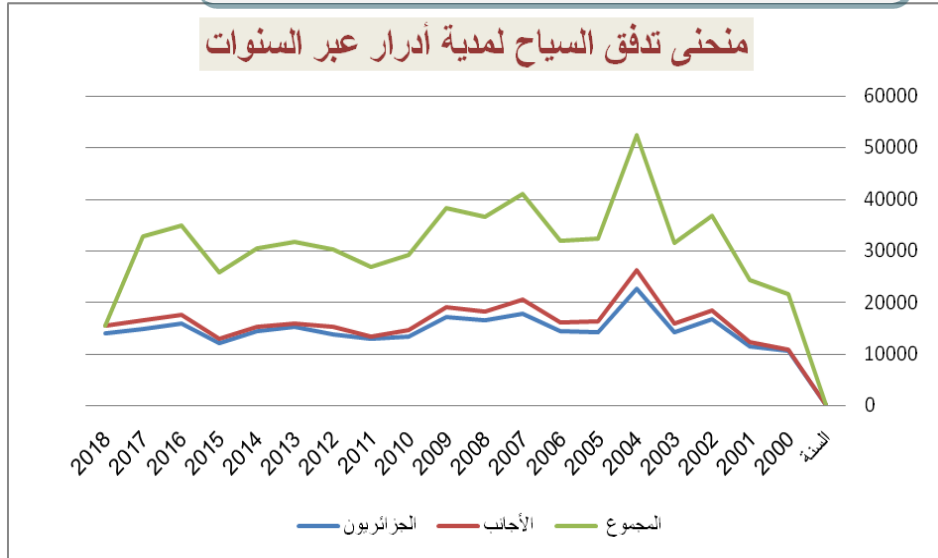
المصدر : المديرية السياحة 2020

11-مناطق التوسع السياحي

الاستثمار السياحي والفندقي مفتوح للمستثمرين المحليين والأجانب، وبإمكانكم تحقيق مشاريع في مجال: الفنادق، إقامات، مخيمات، بيوت شباب، استراحات ونزل، النقل السياحي ووكالات السياحة والأسفار. مديرية السياحة لمدينة أدرار من أجل تحقيق مشاريع، وذلك بتسهيل عمليات الاستثمار والعلاقات مع الإدارات المعنية ومكاتب الدراسات، والوكالة الوطنية للتنمية والاستثمار تمنحكم أيضا تحفيظات وذلك بتخفيف الضرائب من أجل تسهيل المشاريع.

الشكل رقم 02: تدفق السياح لمدينة أدرار

المصدر : المديرية السياحية 2020



الذين زاروا مدينة أدرار في 2018 أكثر من سياح الأجانب حيث بلغ عدد الجزائريين 17332 سائح اما الأجانب 13965 سائح. بعد الزيارة ميدانية لوكالة عقارية وذلك لأنني لاحظت ان الكثير من السياح يقومون بكراء سكنات لمدة زمنية المراد مكوئها بأدرار، تحدثت مع صاحب المصلحة العقارية عن عدد السياح الذين يستأجرون شقق فصرح ان طبيعة خدمة الفنادق وغلاؤها خاصة في فصل الشتاء ترغم السائح عن إيجاد حل الا وهو استئجار شقة، حسب نفس المصدر هناك 50% من السياح يستأجرون شقق بدون عقود كراء، لان كراء يخدمهم اكثر من فنادق خاصة اذا كانت المدة طويلة، و20% من سياح الأجانب يقومون بزيارة اهاليهم (الجالية الجزائرية عامة او الأدرارية بالأخص بالخارج

خلاصة الفصل:

من خلال وقوف على المعطيات الميدانية وتحليلنا لمختلف المؤهلات السياحية لمدينة أدرار استطلعت استخلاص بعض النقاط:

- تحتل مدينة أدرار موقع استراتيجي هام في الجنوب الجزائري.
- تتوفر على مؤهلات سياحية متنوعة يمكن ان تجعلها وجهة سياحية وطنية على مدار السنة ليس فقط في موسم الشتوي.
- وجود نقص كبير في مرافق الاستقبال من حيث النوع والكم وتركزها في مركز المدينة.
- تتميز المدينة بنسبة كبيرة من الشباب الامر الذي يتطلب التفكير جديا في توفير مشاريع ترفيهية لتلبية الطلب من جهة وتوفير مناصب العمل من جهة أخرى.
- التركيز على مشاريع تخدم السياحة الشاطئية الموسمية بالرغم توفر مقومات سياحية متنوعة.

الفصل الثالث: تحليل النقل الحضري وعلاقته بالمقومات السياحية

تمهيد

1-شبكة الطرق

2-المحطات

3-المؤسسة العمومية للنقل الحضري وشبه الحضري

4-شبكة خطوط النقل الحضري وشبه الحضري

5 - تحليل شبكة النقل الحضري الجماعي

6-تخطيط شبكة النقل الحضري

7- مخطط النقل الخاص بالموسم السياحي

8- دليل النقل والأماكن السياحية

9- تحليل الفرضية

تمهيد:

يعد النقل أحد الأركان الأساسية التي تركزت عليها التجمعات الحضرية ، فهو بمثابة القلب النابض للمدينة نظرا لدوره المهم في ديناميكيتها والربط بين مختلف مكوناتها الحضرية ، و له دور في تطور المجتمعات بدفع عجلة التنمية و التقدم إلى الامام ودعم الاقتصاد الوطني و العالمي .

ومن خلال هذا الفصل سنحاول إعطاء صورة عن واقع النقل الحضري الجماعي ، بما في ذلك المؤسسة العمومية للنقل الحضري الجماعي بمدينة ادرار .

1-شبكة الطرق:

تلعب شبكة الطرق وظيفة حساسة في ديناميكية النظام الحضري وحتى على مرفولوجية النسيج العمراني و تطوره وهي بالتالي تنعكس حتى على مستوى النمو الاقتصادي و الاجتماعي. يبلغ طولها أكثر من 454 كلم وتتكون من:

1-1-الطرق الوطنية:

يمر بالمدينة الطريق الوطني رقم 06 الوحيد القادم من بشار و المتجه نحو مدينة رقان وهو يربط أيضا أدرار بمدن غرب الوطن، يسمى باسم شارع 05 جويلية عندما يدخل المدينة، يعتبر مهيكلًا للجهة الشرقية و الشمالية الشرقية للمدينة و يعرف حركة مرور كثيفة نوعًا ما يبلغ طوله 25كلم (على مستوى البلدية) و عرضه (16م) باتجاهين مختلفين و حالته جيدة.

1-2-الطرق الولائية:

▪ **الطريق الولائي رقم (01):** يؤمن ربط المدينة بالمطار حيث يبلغ طوله 09 كلم وبتجاهين ذهاب واياب حالته جيدة وعرضه 16م.

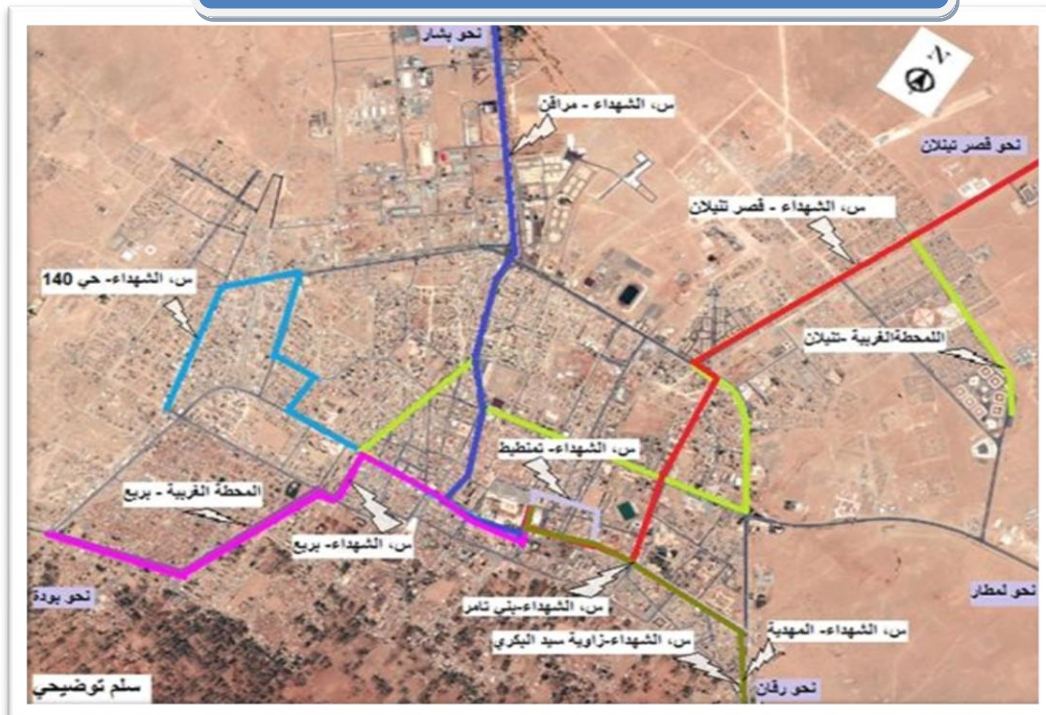
- الطريق الولائي رقم (707) :يربط المدينة ببلدية بودة وعرضه (07)م بدون رصيف وحالته متوسطة.

1-3-الطرق البلدية:

يوجد (45) طريق بلدي على مستوى المدينة من أهمها:

- الطريق البلدي رقم (03):يربط قصر أدغا وبربع بالمدينة بطول (2.2) كلم وعرض يتراوح ما بين (6) و(7) أمتار، يمكن القول أن القارة في حالة جيدة مع انعدام الرصيف .
- الطريق البلدي رقم (12):يربط المدينة الجديدة سيدي محمد بلكبير بشمال المدينة، ، والحالة الفيزيائية للقارة متوسطة.
- الطريق البلدي رقم (17):يسمح بربط قصر تليلان بوسط المدينة، طوله 2.2كلم وعرضه (16م) حالة قارة الطريق متوسطة.

المخطط رقم 07 : أهم الشوارع خطوط النقل بمدينة أدرار



الهدف من دراسة المحاور الرئيسية هو التعرف على الشبكة المرورية في المدينة و التي لها أهمية كبيرة في النشاط المروري العام. ويمكن أن نلخص أهم هذه المحاور في الجدول التالي:

الجدول رقم (07): يوضح المحاور الرئيسية بمدينة أدرار.

رقم المحور	اسم المحور	الكثافة الميكانيكية	حركة المشاة	طول الطريق (كم)	عرض الطريق	الحالة الفيزيائية
10	شارع محمد العطشان	كثيفة	كثيفة	52 .	51	جيدة
20	شارع فلسطين	كثيفة	متوسطة	21 .	90	جيدة
30	شارع العربي بن مهدي	كثيفة	كثيفة	21 .	90	جيدة
40	شارع الاستقلال	كثيفة	متوسطة	91 .	90	جيدة
50	شارع ع المغيلي	متوسطة	متوسطة	41 .	80	جيدة
60	شارع باجي الحاج المختار	متوسطة	متوسطة	80 .	90	جيدة
70	شارع قدور بلبيتم	كثيفة	متوسطة	80 .	90	جيدة
80	شارع بلغيث محمد	كثيفة	متوسطة	50 . 5	70	جيدة
90	شارع الطالب محمد	متوسطة	ضعيفة	51 . 0	80	متوسطة
01	شارع عبد القادر بن سليمان	ضعيفة	ضعيفة	01 3 0	57 .	متوسطة

المصدر: مديرية النقل لولاية أدرار 2020.

نلاحظ من خلال الجدول رقم (07) المحاور الرئيسية للمدينة في حالة فيزيائية جيدة أو متوسطة، منها ما

يشهد حركة مرورية كثيفة كشارع محمد العطشان وبعضها يشهد حركة مرورية متوسطة كشارع بلغيث

محمد والبعض الآخر به حركة مرورية ضعيفة كشارع الطالب محمد. كما يلاحظ أن أغلبية الطرق

يتراوح عرضها بين (07م) و (09م) وهذا يساعد على سهولة الحركة.

الصورة رقم 33: طريق



الصورة رقم 32: طريق



المصدر : التقاط ميداني (2020).

4-1- مفترقات الطرق :

تعتبر مفترقات الطرق جزءا لا يتجزأ من شبكة الطرق و هو تجهيز مروري ضروري إضافة إلى أنها أماكن لوقوع الكثير من المشاكل و الحوادث المرورية. ومن خلال الملاحظة والدراسة الميدانية التي قمنا بها استطعنا تحديد مفترقات الطرق الأكثر أهمية في المدينة وهي الواقعة على المحور الرئيسي .

1-4-1- مفترق الطرق 01 (مفترق الطرق الجامعة الأفريقية) :

يعتبر المدخل الرئيسي للمدينة من الناحية الشمالية ويقع عند التقاء الطريق الوطني رقم (06) مع شارع الشيخ عبد الكري م المغيلي (قرب الجامعة)، يستقبل حركة ميكانيكية كبيرة خاصة الوزن الثقيل وذلك لأن لطريق الوطني رقم 06 يعتبر أيضاً مسار للوزن الثقيل وكذلك لقربه من المنطقة الصناعية.

1-4-2- مفترق الطرق 02: يقع عند التقاء الطريق الوطني رقم 06 بالطريق الولائي رقم 01 الذي يؤمن ربط المدينة بالمطار وشارع محمد العطشان ويشهد حركة معتبرة لاعتباره منفذ-مدخل من الجهة

الشرقية

الصورة رقم 35: مفترق الطرق الجامعة



الصورة رقم 34: محمد العطشان

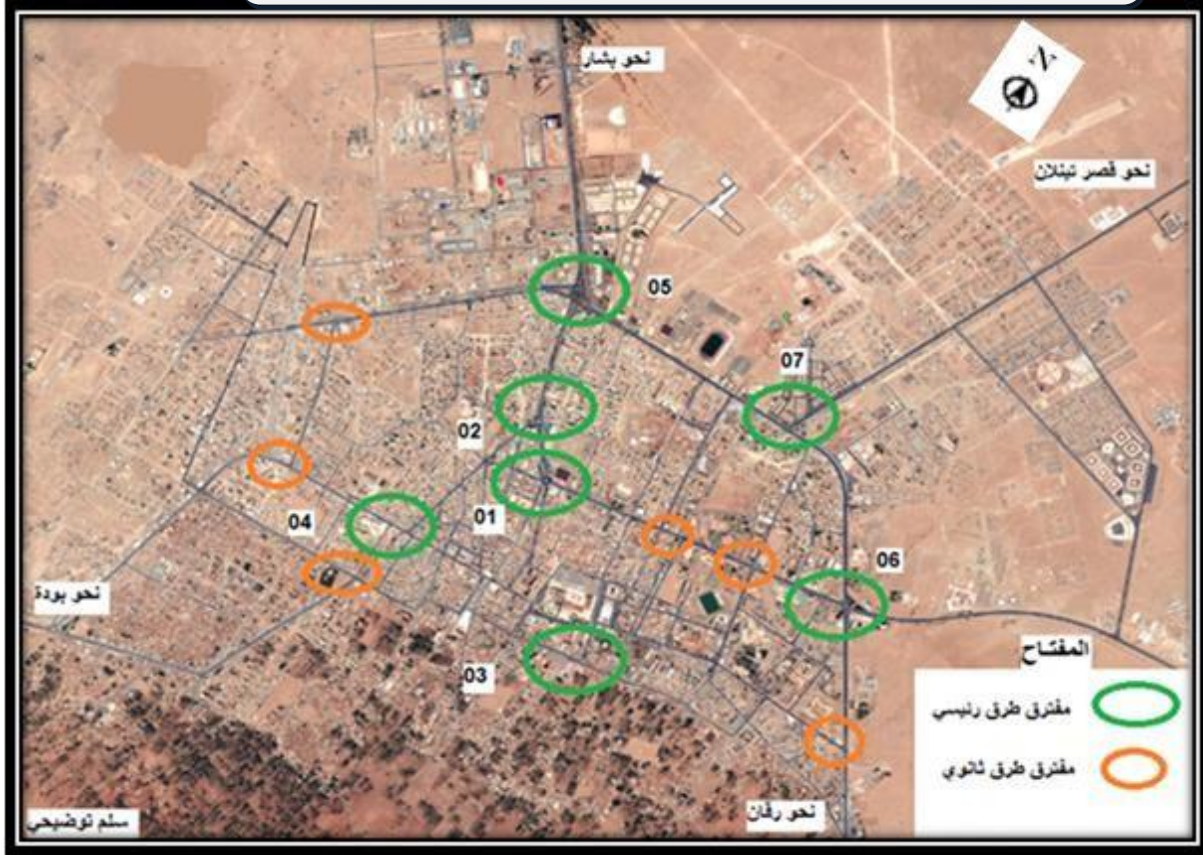


المصدر: التقاط ميداني (2020).

يقع عند تقاطع الطرق الوطني رقم 06 والطريق البلدي رقم 18 الذي يربط المدينة بقصر تليلان رغم أن مفترقات الطرق في مدينة أدرار لا تلاحظ اكتظاظا كبيرا إذا استثنينا أوقات الذروة إلا أنها تعاني من عدة مشاكل ونقائص وأهم ما يمكن ملاحظته:

- الوقوف المعيق بجوار مفترقات الطرق.
- التهيئة السيئة لبعض مفترقات الطرق.
- تداخل حركة المشاة والحركة الميكانيكية .
- التموضع السيئ لبعض الجزيرات (مفترق فلسطين).

المخطط رقم 08 : مفترقات الطرق



المصدر: صورة جوية (2020) + معالجة الطلبة .

2-المحطات

2-1-المحطة البرية الرئيسية: حديثة الإنجاز تقع في الجهة الشمالية الغربية للمدينة وبمحاذاة الطريق

الوطني رقم 06 الذي يربط الولاية مع ولاية بشار ما يكسبها موقع استراتيجي تضم جميع الخطوط

الوطنية وتشهد نشاط وحركية كبيرين مهياة بشكل جيد الا أنها تعاني من نقص بعض الخدمات.

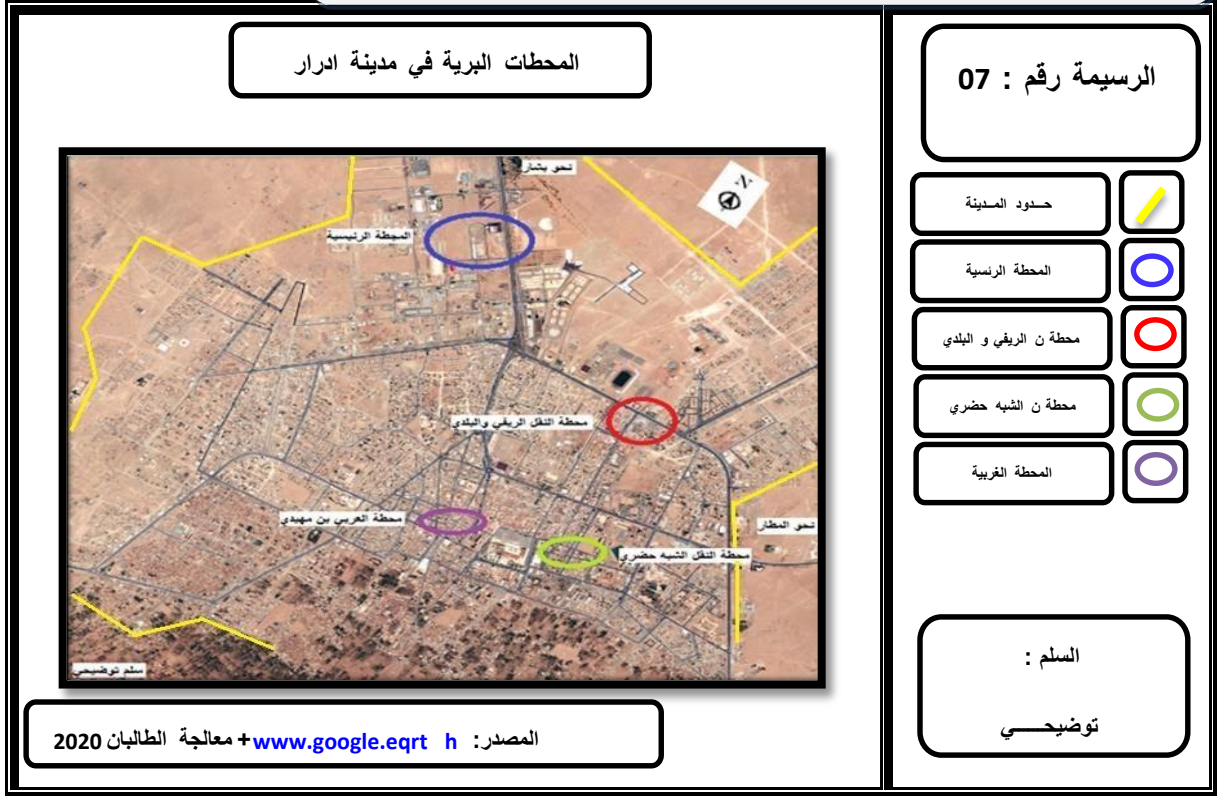
2-2-محطة النقل الريفي والبلدي: تقع شرق المدينة وهي ملك للبلدية، مخصصة لكل الخطوط المتجهة

نحو بلديات ودوائر جنوب الولاية تعاني هذه المحطة من نقص الوسائل الضرورية لتحسين خدمات النقل،

كما تحتاج إلى صيانة وإعادة النظر في طرق تسييرها وتنظيمها، تبلغ مساحتها 24500م

2-3- محطة النقل الشبه حضري: تقع قرب المقبرة وهي مخصصة للخطوط الشبه حضرية أي التي لا تزيد عن مسافة 20 كلم، وهي غير مهياة بالرغم من وجود نشاط وحركية كبيرة بها، وسائل النقل المستعملة فيها صغيرة الحجم (15-20) مقعد ونفس الشيء ينطبق على المحطة الواقعة بحي العربي بن مهدي.

المخطط رقم 09 : المحطة البرية الرئيسية



3- المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه حضري لمدينة أدرار:

التسمية: المؤسسة العمومية للنقل الحضري وشبه حضري لمدينة أدرار

الطبيعة القانونية : مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري EPIC

رقم وتاريخ القيد في السجل التجاري:

12 ب 00/00-088271

تاريخ الإنشاء : بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم: 10-92 المؤرخ في 14 مارس 2103 المتضمن انشاء المؤسسات العمومية للنقل الحضري وشبه الحضري.

تاريخ الانطلاق الفعل للنشاط: 15 افريل 2020 .

المقر: منطقة النشاطات ادرار المساحة الإجمالية: 14408م² المساحة المبنية: 2100م² .

المحتويات: مستودعان بسعة 900 م لكل منهما + جناح أداري بسعة 300م² .

الحظيرة: 01 حافلة ذات 100 مقعد

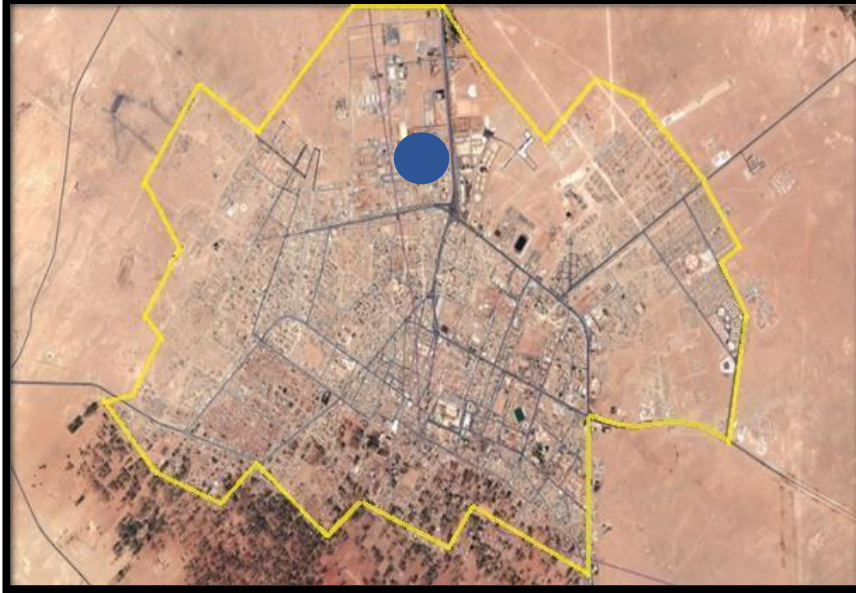
الخطوط: 08 خطوط حضرية وشبه حضرية.

عدد العمال: 72 عامل موزعة كما يلي:

- الاداريين: 04 مناصب
- السائقين : 28 منصب
- مال امن ووقاية: 05 مناصب
- العمال فاطار الادماج المهن : 04 عمال.

المخطط رقم 10 : موقع مؤسسة العمومية للنقل الحضري

موقع مؤسسة النقل الحضري لمدينة ادرار

المصدر: www.google.eqrt + ETUA + معالجة الطالبان 2020

الرسيمة رقم : 40

ح- دود الم- دينة



ETUA



السلام :

بدون سلم

توضيحي

3-1- خصائص عمال القطاع العموم:

نوع الحافلات:

من أجل التعريف على نوعية الحافلات قمنا بدراسة ميدانية على مستوى المحطة وهي ذات لون أزرق مع بعض اللون امبيض تحتوي على 07 مقعد .

العمر: بالإعتماد على الزيارة الميدانية يقدر عمر حافلات النقل الحضري بستة سنوات.

تجهيز الحافلة:

توفير شروط الراحة: وهذا مايستتب تذمر الركاب خصوصا في فصل الصيف .

لاحظنا ان بعض الحافلات تعاني من تراكم بعض الاتربة داخلة وهذا راجع الى الظروف المناخية والعوامل الطبيعية خصوصا الرياح .

الصورة رقم 37: حافلة



الصورة رقم 36: حافلة



المصدر إنتقاط الطالبان 2020

4-شبكة خطوط النقل الحضري والشبه حضري بمدينة ادرار.

4-1-خطوط النقل التي تشرف عليها مؤسسة النقل الحضري و الشبه حضري بأدرار.

تملك المؤسسة 10 حافلات موزعة علي 10 خطوط ، وهي مجدولة في الجدول التالي:

جدول رقم (08): خطوط النقل التي تشرف عليها مؤسسة النقل الحضري والشبه حضري بأدرار.

رقم الخط	تسمية الخط	عدد الركاب	عدد الحافلات لكل خط	مسافة الخط
01	ساحة الشهداء - بربع	89100	02	3,80
02	ساحة الشهداء-زاوية سيد البكري	130600	01	10,00
03	ساحة الشهداء	213300	02	4.00
04	ساحة الشهداء - مهديّة	138000	01	6,00
05	ساحة الشهداء - بني تامر	112000	01	6,30
06	ساحة الشهداء - مراقن	111200	01	15,15
07	ساحة الشهداء - تمنظيط	82600	01	13,50

08	ساحة الشهداء - تليلان	193100	01	10,00
المجموع		1069900	10	68.7

المصدر : مؤسسة النقل الحضري بأدرار (2020)

تشرف مؤسسة النقل الحضري بأدرار عن 10 خطوط منها ثلاثة خطوط داخل المدينة وهما: ساحة الشهداء - بربع و ساحة الشهداء 01:مسكن و ساحة الشهداء - تليلان و باقي الخطوط شبه حضرية. من الجدول نستنتج: طول مسارات الخطوط ، أدى إلى ذلك تخصيص حافلة او حافلتين لتبية الطلب على النقل ، مما يزيد في طول مدة الرحلة و بالتالي عزوف السكان عن استعمال وسائل النقل الحضري الجماعي .

4-2- خطوط النقل التي يشرف عليها المتعاملين الخواص.

جدول رقم(09): خطوط النقل التي يشرف عليها المتعاملين الخواص.

رقم الخط	نقطة الوقوف والانطلاق	الاتجاه	طول الخط كلم	عدد متعاملين	عدد المقاعد
01	المحطة الغربية 2.	بربع	2.6	08	366
02	بربع	حي 08 فبراير	7.2	-	-
03	المدينة الجديدة سيدي محمد بلكبير	ح زراري محمد	7.5	02	224
04	المدينة الجديدة سيدي محمد بلكبير	تليلان	7.5	03	086
05	ساحة الشهداء	الجامعة	6.7	-	-
06	المحطة الغربية	تليلان	05	11	600

المصدر : مكتب النقل البري للمسافرين ، مديرية النقل لولاية ادرار، 2020.

كانت عدد خطوط النقل الحضري التي تحت اشراف المتعاملين الخواص 15 خطوط ثم تقلص العدد الى خطين وهما: المحطة البرية- تليلان والمحط البرية- بربع .

الجدول رقم (10): الخطوط المستغلة فعليا من طرف القطاع العام.

رقم الخط	المسار	
	الذهاب	الإياب
رقم الخط : 01	ساحة الشهداء - سوق بودة - حي بني وسكت - اديا - اوقديم - مفترق بربع - بربع	بربع - مفترق بربع - اوقديم - اديا - بني وسكت - جامع الشيخ بن لكبير - أولاد ونقال - ساحة الشهداء
رقم الخط : 03	ساحة الشهداء - سوق بودة - حي 01 مسكن - حي 1: مسكن - مرقف الهضاب - بريد الجزائر - 1:0 مسكن	100 مسكن - موقف السنوسي - مسكن - موقف قديري - بريد الجزائر - جامع الشيخ
رقم الخط : 08	ساحة الشهداء - أولاد اوشن - المستشفى الكبير - المحكمة - الحي الاداري - حي - مفترق تليلان - البلدية - 110 مسكن - تليلان	تليلان - 110 مسكن - البلدية - مفترق تليلان - حي 01 أوت: - البريد الجزائري - 100 مسكن - الحي الاداري - المتحف - ساحة الشهداء

المصدر: من إعداد الطالبان 2020.

من خلال الجدول رقم (01) ، نلاحظ إختلاف مسار الذهاب و الإياب لبعض الخطوط.

الجدول رقم (11): الخطوط المستغلة فعليا من طرف القطاع الخاص.

رقم الخط	المسار	
	الذهاب	الإياب
الخط رقم : 01	المحطة البرية- بني وسكت- اديا - اوقديم - مفترق بربع - بربع .	بربع - مفترق بربع - اوقديم - اديا - بني وسكت - 100 مسكن - المحطة البرية.
الخط رقم : 06	المحطة البرية- مديرية مس الاراي - المكتبة المركزية- الحي الاداري - 103 مسكن - بريد الجزائر - مفترق تليلان - تليلان.	

المصدر: من إعداد الطالبان 2020.

من خلال الجدول رقم (11) ، نلاحظ إختلاف مسار الذهاب و الإياب في الخط رقم 01 و نفسه في الخط رقم 0

5- تحليل شبكة النقل الحضري الجماعي:

5-1- القطاع العام:

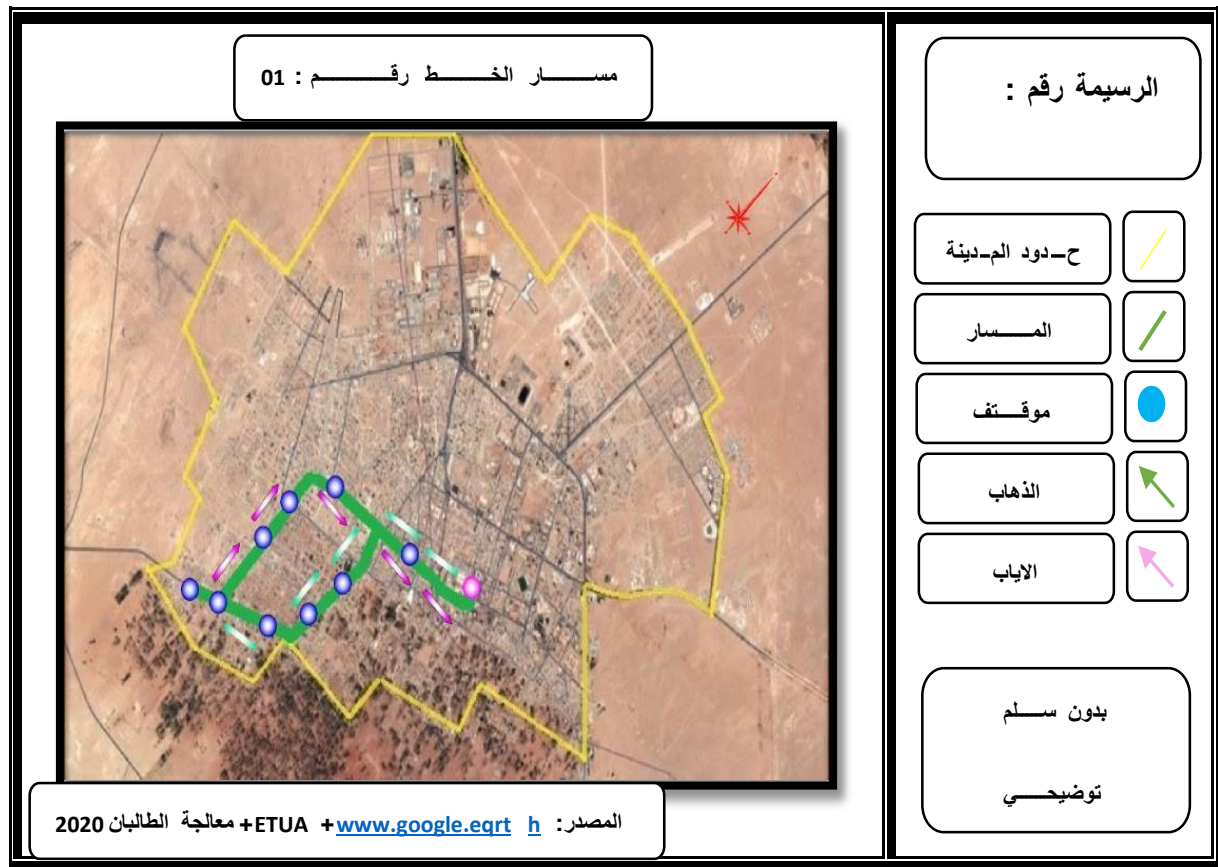
5-1-1- تحليل الخط رقم 01: (ساحة الشهداء - بربع)

الذهاب: ساحة الشهداء - سوق بودة - حي بني وسكت - اديا - اوقديم - مفترق بربع - بربع.

الإياب: بربع - مفترق بربع - اوقديم - اديا - بني وسكت - جامع الشيخ بن لكبير - أولاد ونقال -

ساحة الشهداء.

المخطط رقم 11 : الخط رقم 01



من تحليل الخط رقم 01 و من خلال الجدول ، نسجل الملاحظات التالية:

يربط الخط رقم (01) المحطة النهائية (بربع) بساحة الشهداء ، مروراً بعدة أحياء .

نوع مسار الخط: مسار الخط رقم (01) 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

)×01.0 ، فان لضمان تغطية جيدة للطلاب على النقل يستلزم إضافة حافلتين للخط ، لان

تخصيص حافلة واحدة لمواقف ذات أهمية لى مستوى مسار الخط:

أماكن التوقف وهي ساحة الشهداء، سوق بودة ،اديا، اوقديم ، بربع حيث سجلنا إياب الاشارات

الدالة على باقي محطات التوقف.

5-1-2- تحليل الخط رقم 03: ساحة الشهداء - حي 141 مسكن.

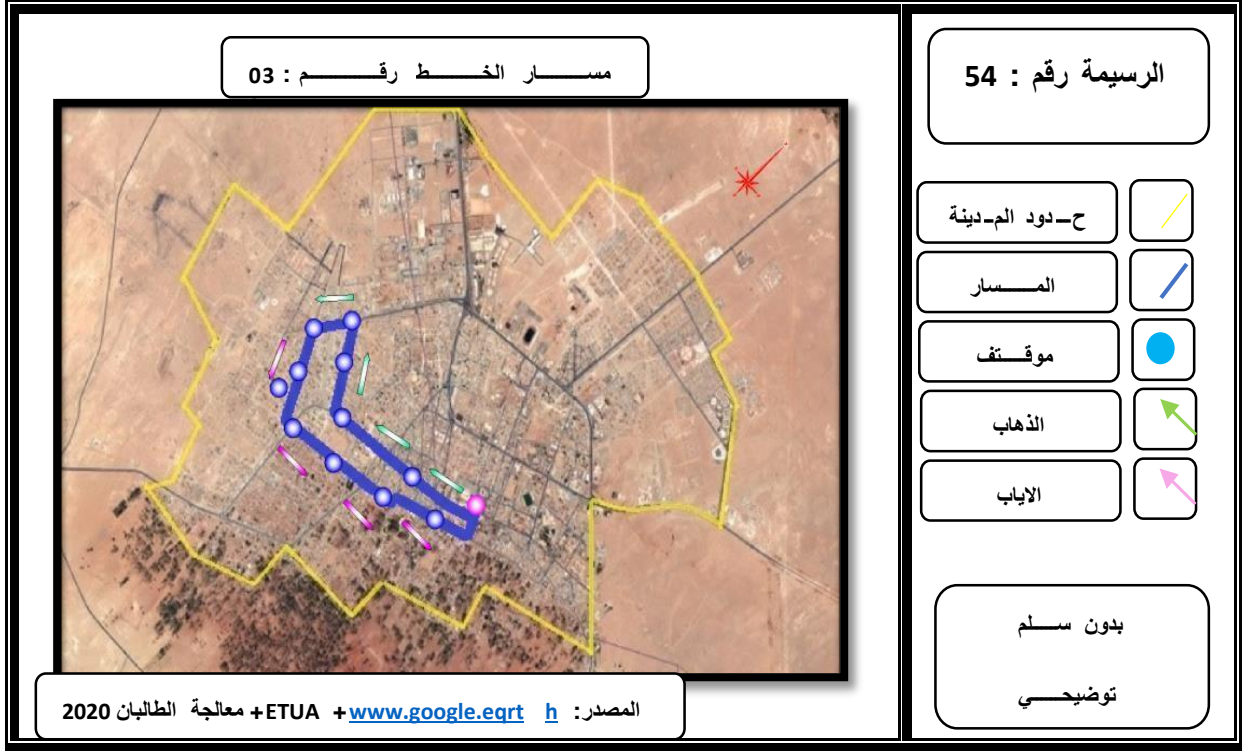
الذهاب : ساحة الشهداء- سوق بودة - حي 01 مسكن- حي 1: مسكن - مرقد الهضاب -

بريد الجزائر - 1:0 مسكن .

الإياب : 1:0 مسكن - موقف السنوسي -01: مسكن- موقف قديري - بريد الجزائر- جامع الشيخ

بن لكبير - أولاد ونقال - ساحة الشهداء.

المخطط رقم 12 : مسار الخط رقم 03



الجدول رقم (12): خصائص الخط رقم 03.

زوبلازو	تلاووا دد	تفولالا لقتلا تادو دد	تلافاحلا دد	فقل ملا دد	(مكدلوطلا	طخلا مقو
د 42	1 4	1 3	1 1	1 1	4.11	1 3

المصدر: من إعداد الطالبان 2020.

من تحليل الخط رقم 03 و من خلال الجدول ، نسجل الملاحظات التالية:

يربط الخط رقم (03) المحطة النهائية (1:0مسكن) بساحة الشهداء ، مرورا بعدة أحياء.

نوع مسار الخط: مسار الخط رقم (03) 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) × 01.0 ، فان لضمان تغطية

جيدة للطلب على النقل يستلزم إضافة حافلتين للخط ، لان تخصيص حافلة واحدة غير كافية.

مواقف ذات أهمية لى مستوى مسار الخط : التوقف وهي ساحة الشهداء ، سوق بودة حي 01 مسكن،

بريد الجزائر ، 1:0 مسكن حيث سجلنا إياب الاشارات الدالة على باقي محطات التوقف.

5-1-3- تحليل الخط رقم 08: ساحة الشهداء - تيليلان .

الذهاب : ساحة الشهداء - أولاد اوشن - المستشفى الكبير- الحي الاداري - حي 01 أوت 6:00 -

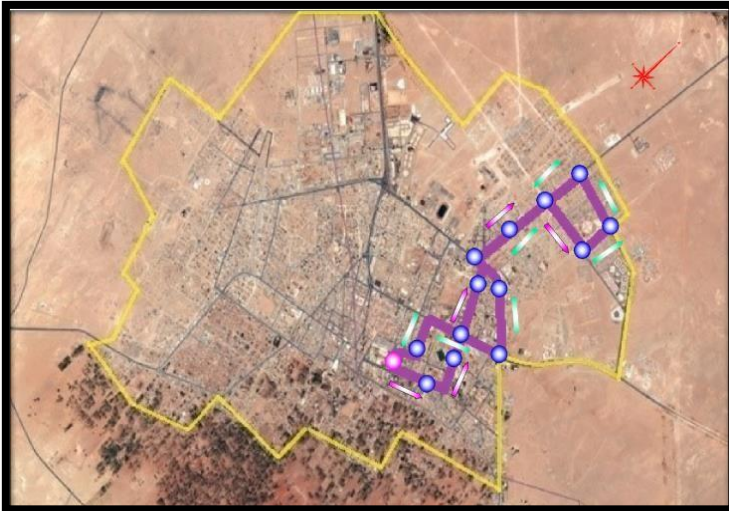
مفترق تيليلان - البلدية - 100 مسكن - تيليلان .

الإياب : تيليلان - 100 مسكن - البلدية - مفترق تيليلان - حي 01 أوت 6:00 - البريد الجزائري

- 103 مسكن - الحي الاداري - المتحف - ساحة الشهداء

المخطط رقم 13 : مسار الخط رقم 08

مسار الخط رقم : 08



الرسيمة رقم : 55

حدود المدينة

المسار

موقف

الذهاب

الاياب

السلم:

بدون سلم

توضيحي

المصدر: www.google.eqrt.h +ETUA +معالجة الطالبان 2020

الجدول رقم (13): خصائص الخط رقم 08.

رقم الخط	الطول (كلم)	عدد المواقع	عدد الحافلات	عدد وحدات النقل اللازمة	عدد الودان	زمن الدورة
80	14.2	11	11	31	21	12

من تحليل الخط رقم 08 و من خلال الجدول ، نسجل الملاحظات التالية:

يربط الخط رقم (10) المحطة النهائية (تيليلان) بساحة الشهداء ، مرورا بعدة أحياء .

نوع مسار الخط: مسار الخط رقم (10) 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) × 01.0 ، فان لضمان تغطية جيدة للطلب على النقل يستلزم إضافة

حافلتين للخط ، لان تخصيص حافلة واحدة كافية.

مواقف ذات أهمية لى مستوى مسار الخط:

أماكن التوقف وهي ساحة الشهداء ، المستشفى الكبير ، الحي الاداري، بريد الجزائر، تيليلان حيث

سجلنا إياب الإشارات الدالة على باقي محطات التوقف.

5-2-القطاع الخاص :

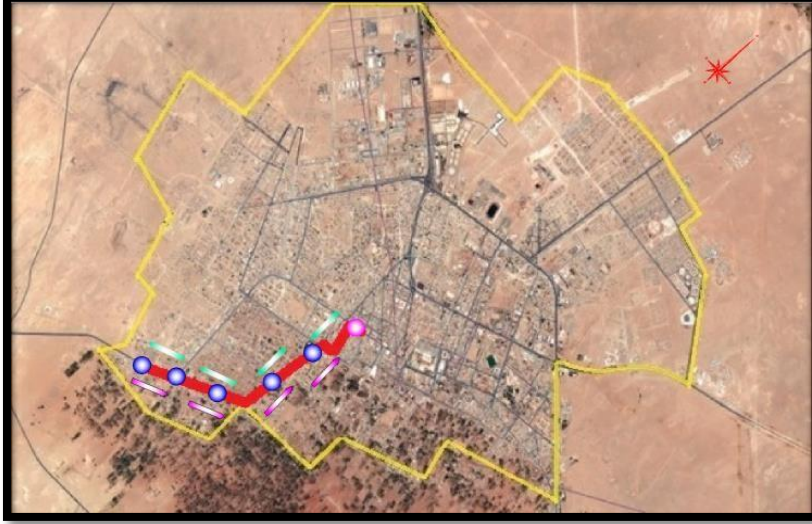
5-2-1-تحليل الخط رقم 01: (المحطة الغربية - برقع)

الذهاب: المحطة - بني وسكت - اديا - اوقديم - مفترق برقع - برقع الإياب: برقع -

مفترق برقع - اوقديم - اديا - بني وسكت - المحطة البرية.

المخطط رقم 14 : مسار الخط رقم 01

مسار الخط رقم : 01



الرسمة رقم : 52

ح-دود الم-دينة

المسار

موقف

الذهاب

الاياب

السلم :

بدون سلم

توضيحي

المصدر: www.google.eqrt +ETUA معالجة الطالبان 2020

الجدول رقم (14): خصائص الخط رقم 01.

رقم الخط	الطول (كلم)	عدد المواقف	عدد الحافلات	عدد وحدات النقل اللازمة	عدد الوردان	زمن الدورة
11	2.21	11	21	31	11	4]

المصدر: من إعداد الطالبان 2020.

من تحليل الخط رقم 01 و من خلال الجدول ، نسجل الملاحظات التالية:

يربط الخط رقم (01) المحطة النهائية (بربع) بالمحطة البرية، مروراً بعدة أحياء.

نوع مسار الخط: مسار الخط رقم (10) مماسي.

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

وبالاعتماد على العلاقة التالية عدد وحدات النقل اللازمة = (زمن الدورة ÷ فترة التقاطر) × 01.0 ،
فان لضمان تغطية جيدة للطلب على النقل يستلزم إضافة حافلة واحدة للخط ، لان تخصيص
حافلتين غير كافية.

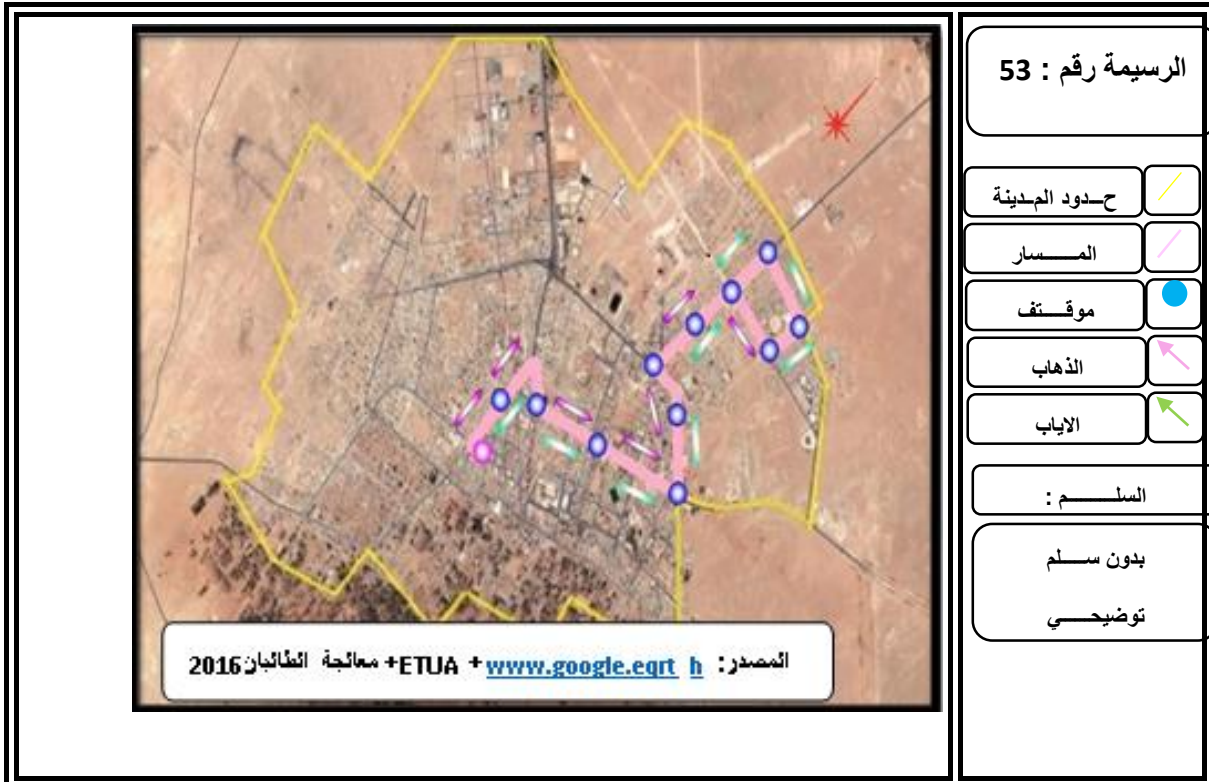
مواقف ذات أهمية لى مستوى مسار الخط:

أماكن التوقف وهي المحطة البرية، اديا، اوقديم ، بربع حيث سجلنا إياب الاشارات الدالة على باقي
محطات التوقف.

5-2-2- تحليل الخط رقم 06: المحطة الغربية - تيليلان .

الذهاب والإياب : المحطة البرية- مديرية مس الاداري - المكتبة المركزية-الحي الاداري -
103 مسكن - بريد الجزائر-مفترق تيليلان -البلدية - 100- تيليلان .

المخطط رقم 15 : مسار الخط رقم 06



الجدول رقم (15): خصائص الخط رقم 06.

رقم الخط	الطول (كلم)	عدد المواقع	عدد الحافلات	عدد وحدات النقل اللازمة	عدد الرحلات	زمن الدورة
21	12.1	80	41	41	11	12

المصدر: من إعداد الطالبان 2020.

من تحليل الخط رقم 06 و من خلال الجدول ، نسجل الملاحظات التالية:

يربط الخط رقم (06) المحطة النهائية (تيليلان) بساحة الشهداء ، مرورا بعدة أحياء .

نوع مسار الخط: مسار الخط رقم (06) قطري.

عدد وحدات النقل : تستخدم اربع حافلات لتغطية خدمة النقل على طول الخط.

وبالاعتماد على العلاقة التالية عدد وحدات النقل اللازمة = (زمن الدورة ÷ فترة التقاطر) × 01.0 ، فان

لضمان تلبية جيدة للطلاب على النقل لا يستلزم اي حافلة للخط ، لان عدد الحافلات كاف .

مواقف ذات أهمية لى مستوى مسار الخط:

أماكن التوقف وهي المحطة البرية ، المكتبة المركزية، الحي الادراي ، بريد الجزائر، مفترق تيليلان ،

تيليلان حيث سجلنا إياب الاشارات الدالة على باقي محطات التوقف.

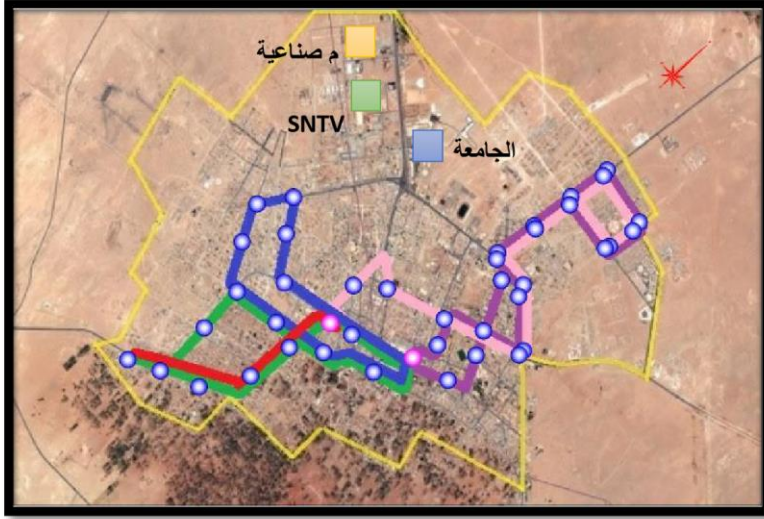
الجدول رقم (16): خصائص الشبكة الحالية.

طول الشبكة (كم)	عدد الخطوط	عدد الحافلات	عدد المواقع
12	21	11	14

المصدر: من اعداد الطالبان 2020.

المخطط رقم 16 : موقع مؤسسة العمومية للنقل الحضري

اهم التجهيزات بالنسبة الى شبكة النقل



الرسيمة رقم : 15

حدود المدينة

الخط العمومي رقم

الخط العمومي رقم 03

الخط العمومي رقم

الخط الخاص رقم 01

الخط الخاص رقم 06

المحطة النهائية

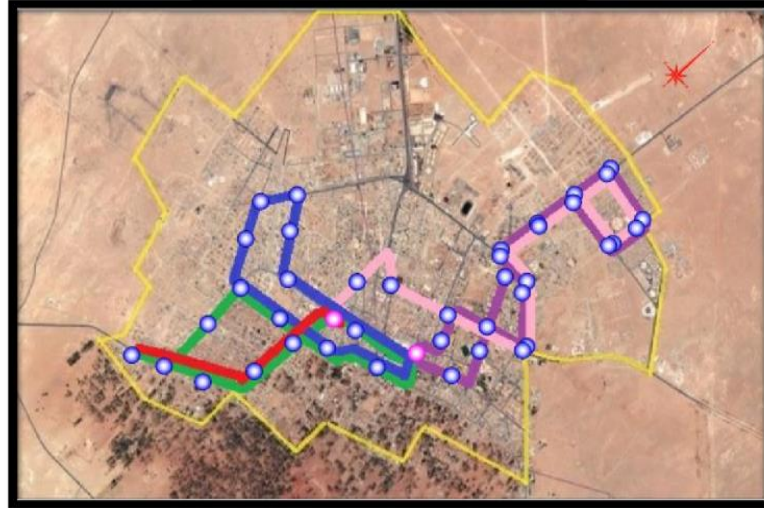
مواقف

السلّم :
توضيحي

المصدر: www.google.eqrth +ETUA +معالجة الطالبان 2016

المخطط رقم 17 : خطوط شبكة النقل الحضري الجماعي الموجودة

خطوط شبكة النقل الحضري الجماعي



الرسيمة رقم : 14

حدود المدينة

الخط العمومي رقم

الخط العمومي رقم 03

الخط العمومي رقم

الخط الخاص رقم 01

الخط الخاص رقم 06

المحطة النهائية

مواقف

السلّم :
توضيحي

المصدر: www.google.eqrth +ETUA +معالجة الطالبان 2016

من خلال المعاينة الميدانية ، و من خلال تحليل شبكة النقل الحضري الجماعي في مدينة ادرار ،

استخلصنا أن النقل الحضري الجماعي في مدينة ادرار يعاني عدة مشاكل.

6- تعاني شبكة النقل الحضري الجماعي من سوء التخطيط ، و يتضح ذلك من خلال مايلي:

لا تصل خدمة النقل الحضري الجماعي بأهم نقطة جذب في المدينة و المتمثلة في :
الجامعة ، و محطة المسافرين الجديدة والقديمة ، المنطقة الصناعية حيث يشهدون إقبال السكان بشكل يومي ، ولهم دور في زيادة الاستثمار في مجال النقل الحضري الجماعي.

إياب الاشارات الدالة على نقاط التوقف مما يجعل المتنقل في حيرة من أمره في اختيار المكان الذي ينتظر فيه الحافلة إذ لم يكن له علم مسبق بمكان توقف الحافلة ، كما نلاحظ التوقف العشوائي للحافلات على طول الخطوط بناءا على رغبات المتنقلين، مما يزيد في طول مدة الرحلة.

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

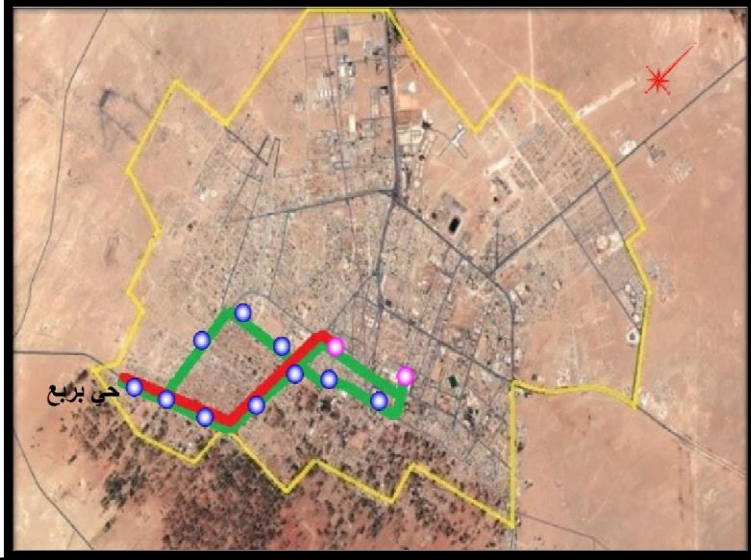
هناك تطابق بين مسار الخط رقم (01) العمومي و الخط رقم 03 الخاص ، في كل الاجزاء ، اثناء فترة الذهاب ، فكلاهما خصص لتغطية حي برقع ، حيث يشهد هذا الأخير كثافة سكانية منخفضة قدرت بـ 33.15 (نسمة / هكتار).

الصورة رقم 38: موقف حافلة



المخطط رقم 18 : مسار الخط رقم 01 الخاص و الخط 03 العام

مسار الخط الخاص رقم 01 و الخط العام رقم 03



المصدر: www.google.earth +ETUA+معالجة الطالبان 2016

الرسيمة رقم : 16

حدود المدينة



الخط الخاص رقم 01



الخط العمومي رقم 03



مواقف



المحطة النهائية

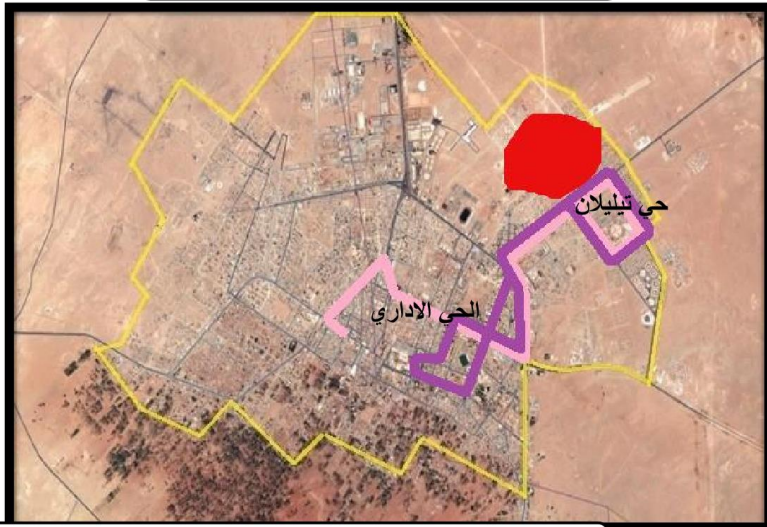


السلم :
توضيحي

هناك أجزاء مشتركة بين مسار الخط رقم (01) العمومي و الخط رقم (03) الخاص ، فكلاهما خصص لنقل المسافرين من مركز المدينة الى حي تليلان حيث نجد تقارب كبير في تموضع بعض مواقف الحافلات ، على مستوى الحي الاداري و هذا يسبب في ضياع الوقت و بالتالي طول مدة الرحلة .

المخطط رقم 19 : مسار الخط رقم 06 الخاص و الخط 08 العام

مسار الخط الخاص رقم 06 و الخط العام رقم 08



المصدر: www.google.earth +ETUA+معالجة الطالبان 2016

الرسيمة رقم : 17

حدود المدينة



الخط العمومي رقم



الخط الخاص رقم 06



المحطة النهائية



مواقف



المنطقة الغير مستفيدة



السلم :
توضيحي

ملاحظة : تعتبر المنطقة الغير مستفيدة من خط النقل وهي بتعداد سكاني كبير حيث بها عدة احياء تابعة لحي تليلان الا انها لا يمر بها اي خط من الخطوط سواء العام او الخاص فهي بحاجة لذلك لذا يجب ان يمر بها لتقريب مسافة التنقل.

- مدة مكوث الحافلات في المحطة النهائية طويلة.
- انعدام المراقبة الدورية لعمل السائقين ، فمن خلال المعاينة الميدانية لاحظنا أن بعض السائقين لا يصلون إلى نقاط الوصول ، و خاصة حي تليلان.
- عدم القدرة على تسغير أوقات الذروة (أوقات دخول و خروج العمال و المتدربين ،) حيث لاحظنا اكتظاظ الحافلات إنشاءها.
- نقص عدد الحافلات ، حيث أن كل خط توجد عليه حافلة واحدة او اثنان ، حيث يصل زمن الدورة الواحدة للحافلة مدة ساعة ، مما نتج نقص في عدد الرحلات بالنسبة لكل حافلة في اليوم.

رغم المشاكل التي يعاني منها النقل الحضري في مدينة ادرار إلا ان له عدة مزايا و تتمثل فيما يلي:

- حادثة حافلات النقل الحضري الجماعي في مدينة ادرار حيث دخلت المؤسسة العمومية للنقل الحضري و الشبه حضري حيز الخدمة في 06 ابريل 2103 .
- تحترم المؤسسة العمومية للنقل الحضري و شبه حضري السعر المتعارف عليه وهو 20 دج للرحلة الواحدة ، وهو سعر ملائم للأشخاص ذوي الدخل الضعيف ومن هنا يبرز دور النقل الحضري

الجماعي في تحقيق أهداف التنمية المستدامة والتي من بينها أن يكون النقل في متناول كافة أفراد المجتمع وغير مكلف.

▪ منافسة ضعيفة من طرف الخواص حيث تعتبر المؤسسة العمومية للنقل الحضري و شبه

حضري المسؤول الاكثر عن تنظيم و تسعير النقل الحضري الجماعي في مدينة ادرار ، مما يتيح زيادة الاستثمار في مجال النقل الحضري الجماعي في المدينة.

7-مخطط النقل خاص بموسم السياحي:

يزداد الطلب على النقل في موسم الشتوي على غرار أيام السنة الباقية في مدينة أدرار، وهذا

وخارجها، لكن بعد الزيارة راجع الى الجو الدافئ شتاء التي تستقطب العديد من الزوار من داخل الولاية

بزيادة سيارات الأجرة، الميدانية لمديرية النقل وجدنا أن التدخلات على مستوى قطاع النقل تتركز فقط

لحافلات النقل الجماعي هذا راجع إلى تأخر في إنجاز مخطط النقل الحضري وزيادة طول المسار

الجديد في إطار مشاريع المخطط الخماسي

8-دليل النقل والأماكن السياحية بمدينة أدرار :يعتبر الاشهار عنصر هام من العناصر

التي ترقى النقل والأماكن السياحية لأي مدينة، بحيث يتوجب على أي مدينة أن يكون لها دليلها الخاص

يتواجد بمختلف المحطات تحتوي على جميع المعلومات الخاصة بخطوط النقل الخاصة (فترة الإقلاع،

مدة الوصول، مدة الانتظار...،) وأيضا الأماكن السياحية، والنقاط المرجعية، غيرها من المعطيات التي

تسهل على السائح التنقل و الوصول إلى الأماكن السياحية بكل أنواعها، مع العلم أنه يتوجب علينا

مراعاة الخصوصيات الثقافية واللغوية لفئة السياح المستهدفين بمثل هذه الوثائق، ويتعين على المخطط

التوجيهي للتهيئة السياحية(SDAT) تحديد الفئة المستهدفة بالمنتوج السياحي (أجانب او محليين

■ سلبيات:

- تطابق الخطوط المقدمة من طرف مديرية النقل و الخطوط المقدمة من طرف المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه حضري.
- شبكة النقل الحضري الجماعي لا تغطي جميع أنحاء المدينة.
- لا تمر خطوط شبكة النقل الحضري الجماعي بأهم تجهيزات المدينة (الجامعة ، محطة المسافرين ، المستشفى..... الخ.
- تقارب كبير في تموضع بعض المواقع يصل الى 100م في الخط رقم ،10وهذا ما يزيد من طول مدة الرحلة.
- تفتقد المحطات النهائية للنقل الحضري الجماعي إلى التهيئة خاصة المحطة البرية .
- استغلال بعض السكان لمواقف الحافلات كمواقف مؤقتة ، مما يعرقل توقف الحافلات على مستواها.
- تداخل بين سيارات الأجرة وحافلات النقل الحضري في منطقة الانطلاق.
- شبه تام لكبيبات الانتظار في المواقف.
- غياب الاشارات الدلالية للأماكن ومحطات التوقف.
- غياب ادوات الوقاية والنظافة داخل الحافلات وعدم وجود ستائر.
- التأخر في وصول بعض الحافلات في الوقت نظرا للازدحام وحالة بعض الطرق وعدم التغطية الكاملة لكل المناطق الحضرية.
- غياب الرقابة والمتابعة الدورية من طرف الهيئات.
- غياب الصيانة الدورية لبعض الحافلات

9- تحليل الفرضية:

من خلال تحليل الوضعية الحالية لخطوط النقل الحضري توصلنا الى إن هناك مشاكل عديدة يعاني منها النقل الجماعي الحضري بمدينة ادرار كقلة اسباب الراحة داخل الحافلة (قلة النظافة ، الاكتظاظ) وطول مدة الرحلة بسبب زحمة المرور وهي عوامل تؤثر على نوعية خدمة النقل الجماعي و أن خطوط النقل الحضري الحالية لا تفي المدينة ككل ، إضافة الى عدم التجانس في توزيع مختلف التجهيزات داخل المدينة مما يؤدي الى ضرورة تسيير وتنظيم الخطوط المستغلة فعليا وربطها بوسيلة النقل وهذا ما يؤكد صحة الفرضية.

الفصل الرابع: المحاور الكبرى للتهيئة

تمهيد

1- بالنسة لاماكن السياحية

2- بالنسة للنقل الحضري

3- المشاة

4- الاعلام

تمهيد

إن تسيير النقل الحضري تسيير عقلانيا يتماشى والمقومات السياحية من أجل تحقيق التنمية السياحية يتطلب التوازن عند التخطيط في عناصره وأهمها اختيار المسارات بدقة، وأخذ جميع الجوانب لتحقيق عرض مثالي، وعلى ضوء تحليل شبكة النقل الحضري، ومن خلال الدراسة التي تمت في الفصول السابقة استطعنا تحديد مختلف المشاكل والنقائص وعلى هذا الأساس ارتأينا اقتراح عدة نقاط قد تكون حلول مستقبلية.

1- بالنسبة لأماكن السياحة:

- تهيئة أماكن السياحة وذلك بتأثيث اللازم لضمان الراحة للزائر في جميع الأوقات
- متابعة مستمرة للمساحات الخضراء وحمايتها من طرف شخص ذو خبرة في المجال .
- توفير الأمن في جميع الأماكن السياحية ليحس الزائر بالأمن والسلامة.

2- بالنسبة النقل الحضري:

بعد الدراسة التي قمنا بها فيما يخص النقل الحضري لاحظنا أنه لا يخدم كل المقومات السياحية في مدينة ادرار .

- تحديث حظيرة النقل الجماعي وتهيئة الطرق وعصرنتها
- مساعدة وتسهيلات من طرف الدولة لفتح شركات للنقل السياحي (النقل السياحي) بمختلف الأنواع البرية
- وضع مخطط نقل حضري للمسافرين على مستوى بلدية ادرار والذي لا يوجد حتى الآن.

الصورة 39: مسار درجات مقترح



3- المشاة:

- يجب حماية المشاة لكي يحسوا بالأمان والاطمئنان لذا يجب أن نوفر كل حاجيات الأمان من ممرات الراجلين ،كمرات المراقبة. كما نقوم بتوسعة الأرصفة الضيقة .
- بما أن شوارع الطبانة ذات طابع خاص نقترح أن نصمم لبها ونجعله حي للمشاة فقط. لكي تنظم فيه مسابقات كما تنظمه البلدان الأوروبية مسابقات المشي مع العائلة وهي مسابقات ترفيهية.
- وضع ممرات مغطاة من اجل الوقاية من الحرارة الشديدة

الصورة 41: التبليط المقترح



الصورة:40 ملصق اعلاني للمشي



المصدر Les trottoirs en chine.com

4-الإعلام:

يجب وضع مطويات تباع في الأكشاك والمحطات تبين فيها أهم الأماكن الموجودة في مدينة ادرار إضافة إلى الفنادق وخريطة توجيهية. كما يجب تحديث المواقع السياحية المتواجدة في جوجل ماب وتصنيفها حسب قيمتها السياحية ليس بقيمتها الوظيفية. كما يجب أن نضع لافتات شهرية في المداخل الكبرى والمحطات فيها المقومات السياحية وموقعها .

خاتمة عامة:

إن مشكلة النقل الحضري مشكلة أصبحت تَوَرِّق مختلف مدن العالم باعتبارها عنصر هاماً في تقنيات ودراسات التهيئة العمرانية، فهو بمثابة الشريان النابض لما يلعبه من دور في ربط مختلف المكونات الحضرية خاصة المكونات السياحية منها وتأثيرتها الاقتصادية، الاجتماعية والسياسية.

فمدينة ادرار من أهم المدن التي تشهد مشاكل عدة في مجال الحركة والنقل، حيث أن هذا الأخير في غالب الأمر لا يخدم معظم مكوناتها السياحية.

فمن خلال بحثنا المتواضع هذا ألقينا نظرة وأخذنا صورة عامة حول النقل الحضري والمقومات السياحية لمعرفة مدى مساهمة النقل في التنمية السياحية بمدينة ادرار ، وتوصلنا إلى العديد من الصعوبات التي تواجه هذا المجال وتعرقل نجاحه وتماشيه بصورة منتظمة والمتعارف عليها نجد منها:

- قدم حظيرة وسائل النقل الحضري الذي لا يخدم المقومات السياحية بالمدينة.
- عدم وجود مخطط للنقل الحضري
- نقص تهيئة الأماكن السياحية وإهمالها .
- عدم وجود نقل سياحي الذي يساعد السائح على اكتشاف المناطق السياحية بسهولة.
- الحالة الكارثية لشبكة الطرق

فمن خلال هذه المعينات التي ذكرناها، نجد أن الفرضيات التي وضعناها سابقاً قد تحققت فلا يتم تحقيق التنمية السياحية إلا بتحسين خدمة النقل الحضري يساعد على توفير احتياجات السياح وكذلك تغطية كافة أجزاء المدينة بمخطط نقل خاص بالسياح

قائمة المراجع والمصادر

قائمة المراجع

الكتب باللغة العربية

- 1-د عبد السميع علام. علم اقتصاديات النقل. الإسكندرية. دار الوفاء. لندنيا الطباعة و النشر. 2009 ص 17.
- 2 - حمادة فريد منصور. مقدمة في اقتصاديات النقل. الإسكندرية. مركز الإسكندرية للكتاب. 1998-ص 12.
- 3 - محمد مرسي الحريري : جغرافيا السياحة ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ، مصر ، 1999 ، ص . 18.
- 4- ماهر عبد العزيز توفيق ، صناعة السياحة ، دار هزان لنشر و التوزيع ، 1997.
- 5- مروان السكر : مختارات من الاقتصاد السياحي ، دار مجدلاوي للنشر ، ط1 ، الأردن ، 1997 ، ص . 14 ، 33 .
- 6 - نيل الابتهاج بتطريز الديباج للشيخ سيدي أحمد بن بابا التنبكتي . دار الكتب العلمية بيروت لبنان.

المذكرات والرسائل الجامعية :

- 1- فارس بوباكور. سليم بوقنة : ” استعمال الأساليب الكمية في دراسة سلوك المستهلك نحو خدمات النقل الحضري. دراسة حالة النقل الحضري في قسنطينة ”. ملتقى وطني. كلية العلوم الاقتصادية و علوم التسيير. جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة. جانفي 2009 ص 03.
- 2- شاكر بلخضر ” مشروع القطار الحضري ترامواي لمدينة باتنة. رسالة الماجستير. في علوم التسيير. مدرسة الكتوراه اقتصاد تطبيقي و تسيير المنظمات. جامعة الحاج لخضر. باتنة/ الجزائر. 2010- 2011 ص 14
- 3- بوباكور فارس. محاضرات اقتصاد النقل (غير منشورة). الجزائر. المدرسة الوطنية لتطبيق تقنيات النقل البري. 1998-1999
- 4- عفاف لكلل، دراسة تحليلية للتنقلات الحضرية لمستدامة التنقل بالحافلة في مدينة باتنة نموذجا، مذكرة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر 2011، جامعة قسنطينة، 3 ص 17.
- محمد خميس الزوكة. جغرافية النقل و التجارة. كلية الآداب. جامعة الإسكندرية. دار المعرفة الجامعية. 2006- ص 19
- 5 - شاكر بلخضر. مشروع القطار الحضري (ترامواي) لمدينة باتنة. دراسة استشرافية. مذكرة ماجستير. الجزائر. جامعة باتنة. 2010-2011. ص 14-15.
- 6 - شاهد علي حيدر و آخرون، إبراز خصوصية العمرانية و المناخية في التخطيط المجالي بالمناطق الصحراوية (مدينة ورقلة)، مذكرة تخرج لنيل شهادة دولة في التسيير و التقنيات الحضرية- تخصص تسيير المدن- كلية العلوم والهندسة ، جوان 2002.

7 - عزيزي عبد القادر، سقير سعيد، المساهمة في دراسة فقاير قورارة (منطقة تميمون)، مذكرة نهاية الدراسة للحصول على شهادة (ش.د.ج.ت) في الهيدرولوجية، جامعة البليدة، دائر العلوم الهيدرولوجية 2000،

8 - أمينة بن المجان، التنمية السياحية لولاية قسنطينة بين المؤهلات و العوائق، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في التهيئة الإقليمية و التنمية المحلية، كلية علوم الأرض و الجغرافية، جوان 2005

مراجع اخري

1 - الجريدة الرسمية العدد 44 بتاريخ 08 أوت 2001.المادة 28 ص 08

2 - القانون رقم 01-13 المؤرخ في 07 أوت 2001 المادة 03. الجريدة الرسمية 45

3 - ج. الرسمية العدد 46 بتاريخ 19 أوت، 2001

الانترنت وكتب بالفرنسية :

Gérard Gubilat ; Economie touristique ; delta spsi ; 1983 p10 ; 29-1

[www . unep . org . ph / publications / DTIE %20 Final / Arab Manual 110-05.doc](http://www.unep.org.ph/publications/DTIE%20Final/ArabManual110-05.doc)
/(22/01/2007).

Mme Messikh S., analyse du site timimoun institut d'architecture, université de Blida , 2003