

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

ميدان: الهندسة المعمارية وال عمران ومهن المدينة

فرع: تسيير التقنيات الحضرية

تخصص: المدينة والنقل الحضري



معهد: تسيير التقنيات الحضرية

قسم: الهندسة الحضرية

رقم:

مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماستر أكاديمي
إعداد الطالب: ميهوبي مسعود
تحت عنوان

تأثير النشاط التجاري على حركة المرور بالشارع الرئيسي مدينة برهوم

لجنة المناقشة:

رئيساً
مشرفاً و مقرراً
مناقشا

جامعة المسيلة
جامعة المسيلة
جامعة المسيلة

طيباوي ساعد
بلخير اسماعيل
بن عطية محمد

السنة الجامعية: 2017/2016

الإهداء

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

الحمد لله الذي وقّني لإنجاز هذا العمل وأتمنى أن
يكون خالصاً لوجهه الكريم .
إلى أعظم امرأة في الوجود أمي
إلى الرّجل الذي تعب وشقي من أجلي أبي رحمه الله
وإلى زوجتي و ابنائي عبد المنعم ، عبد الرحمان، عبد الودود، ومحمد
الامين
إلى إخوتي وأخواتي، إلى كل أقاربي
إلى كل أصدقائي و زملائي في الدراسة و العمل
وإلى كل أساتذة معهد التسيير والتقنيات الحضرية الذين
لم يبخلوا علينا بتوجيهاتهم

مسعود ميهوبي

شكر و عرفان

قال الله تعالى:

﴿وإن شكرتم لأزيدنكم﴾

وقال رسول الله صلى الله عليه وسلم:

﴿من لم يشكر الناس لم يشكر الله﴾

الحمد والشكر لله الذي وفقنا بتوفيقه و أعاننا بعونه
إلى حسن التوكل عليه لإنجاز هذا العمل فنسأله عز وجل أن يتقبله
منا

ويجعله لنا في ميزان حسناتنا ويجد في نفوس المطلعين عليه راحة
واطمنان

فنتقدم بالشكر الجزيل إلى كل من ساهم من قريب أو بعيد وعمل
معنا بنزاهة وصدق من زملاء وأساتذة ومسؤولين- أعانهم الله-
جزيل الشكر وعظيم الامتنان والتقدير إلى أستاذنا الفاضل: **بلخير**
اسماعيل الذي أمدنا يد العون ولم يبخل علينا بتوجيهاته و نصائحه
القيمة-جزاه الله خيراً-

الشكر إلى الأساتذة والطاقم الإداري للمعهد.

فنرجو من المولى عز وجل أن يجعله في ميزان حسناتهم

أمين

فهرس المحتويات

خطة البحث	
	الفهارس
	فهرس المحتويات
	فهرس الجداول
	فهرس الأشكال
	فهرس الصور
مدخل عام للدراسة	
01	المقدمة العامة
02	1-الإشكالية
03	2-الفرضيات
03	3-الهدف العام
04	4-أسباب اختيار الموضوع
04	5-المنهجية المتبعة و تقنيات البحث
	هيكله المذكرة
الفصل الأول : السند النظري	
09	مصطلحات و مفاهيم تتعلق بالنشاط التجاري
09	1-العمران
10	2-التجارة
12	3-التعمير التجاري
13	4-المدينة
14	5-الشروط القانونية لممارسة النشاط التجاري
16	6-الشروط الإدارية لممارسة النشاط التجاري
18	7-الشروط المرتبطة بالتجهيز التجاري لممارسة الأنشطة التجارية
19	8-الإجراءات الرديعية في مخالفة شروط ممارسة الأنشطة التجارية
22	9-دور أدوات التهيئة والتعمير في تنظيم الوظائف التجارية
25	مفاهيم ومصطلحات تتعلق بحركة المرور
25	1-مفهوم المرور
25	2-الازدحام المروري
25	3-أسباب الازدحام المروري

26	4-فترة الازدحام المروري
26	5-حجم المرور
27	6-سعة الطريق
27	7-مستوى الخدمة
28	8-معامل ساعة الذروة
28	9-أنواع المرور
30	10-الزيادة السكانية
30	11-متوسط الدخل الشهري للأسرة
30	12-ملكية المركبات (السيارة)
31	13-توزيع مراكز العمران
31	14-النشاط الاقتصادي
31	15التقدم التكنولوجي
32	خلاصة الفصل
الفصل الثاني : الدراسة التحليلية	
34	تمهيد
34	1- تقديم ولاية المسيلة
35	2- تقديم مدينة برهوم
35	1-2 الموقع الجغرافي
35	2-2 الموقع الإداري
35	3- لمحة تاريخية لمدينة برهوم
35	1-3 الفترة الرومانية
37	2-3 الفترة الاستعمارية
37	3-3 الفترة بعد الاستقلال
38	4- الشبكة الهيدروغرافية
39	5- المعطيات الديموغرافية
39	1-5 السكان
39	2-5 تطور السكان
41	3-5 تطور السكان حسب التمرکز
43	4-5 أفاق تطور السكان
43	5-5 السكن
44	1-5-5 توزيع السكن حسب المراكز

44	2-5-5 معدل شغل المسكن
45	3-5-5 الاحتياجات من السكن 2018
45	6- التجهيزات بالمدينة
47	7- الوضعية الاقتصادية
47	1-7 الإنتاج الحيواني
47	8- الهيكلة العمرانية
47	1-8 مركز المدينة الرئيسي
48	2-8 مركز المدينة الثانوي
48	3-8 المحاور المهيكلية
48	المحور المهيكل الرئيسي
50	المحاور الثانوية
50	المحور المهيكل الثالث
50	4-8 العقد ونقط تلاقي الطرقات
52	9-دراسة النشاط التجاري بمدينة برهوم
52	1-9 طبيعة النشاط التجاري بالمدينة
52	2-9 إحصاء المحلات التجارية بالشارع الرئيسي بمدينة برهوم
54	ازدهار تجارة اللحوم والخدمات
54	دائرة التأثير لتجارة اللحوم
56	خلاصة الفصل الثاني
	الفصل الثالث : تحليل المحور الرئيسي
59	تمهيد
59	1-تقديم المحور
59	2-أسباب اختبار المحور
60	3- تقسيم المحور
60	4- الدراسة العمرانية للمحور
60	1-4 السكنات والواجهات المطلة على المحور
62	2-4 التآنيث العمراني على طول المحور
62	اللافتات
62	الممهلات
62	الإنارة
63	سلة المهملات
63	المساحات الخضراء

63	الكراسي
63	3-4 التجهيزات
64	4-4 الهياكل القاعدية
64	1-4-4 هيكلية الطرق
64	2-4-4 دراسة الحركة المرورية
68	5-4 مفترقات الطرق الهامة في المسار
69	6-4 أماكن توقف السيارات
69	5- حركة المشاة
70	6- الارصفة
71	7- صور لبعض الأنشطة بالمحور
75	خلاصة الفصل
79-78	خاتمة
	المراجع

فهرس الجداول

41	تطور السكان خلال 2008 – 2028	05
41	تطور السكن خلال 1987- 2008	06
45-44	توزيع السكن حسب التمرکز 2008	07
46-45	المسكن 2008 معدل	08
47	الاحتياطات من السكن سنة 2018	09
52	التجهيزات بالبلدية	10
53	الإنتاج الحيواني	11
53	المحلات التجارية على جانبي الطريق الوطني رقم 40	12
55	تدفق الحركة في مفترقات الطريق الرئيسية	13

فهرس الأشكال البيانية

41	تطور السكان خلال 2008 – 2028	05
41	تطور السكن خلال 1987- 2008	06
45-44	توزيع السكن حسب التمرکز 2008	07

فهرس الصور

الصفحة	عنوان الصورة	رقم الصورة
60	سكن فردي بطابقين	01
62	الانارة العمومية بالمحور	02
62	الانارة العمومية بالمحور	03
63	المدرسة القرآنية	04
69	موقف للسيارات بالمحور	05
69	موقف للسيارات بالمحور	06
70	وضعية الرصيف بالمحور	07
70	وضعية الرصيف بالمحور	08
70	وضعية الرصيف بالمحور	09
70	وضعية الرصيف بالمحور	10
71	محل بيع قطع الغيار للسيارات	11
71	محل بيع المواد الغذائية	12
71	محل بيع مواد البناء	13
71	محل بيع المواد الغذائية	14
71	صيدلية	15
71	محل جزار	16

فهرس الأشكال

36	موقع مدينة برهوم	01
47	توضع التجهيزات	02
51	المحاور المهيكلة	03
52	نقاط التقاطع الهامة	04
56	توزيع الأنشطة التجارية	05
61	تقسيم المحور	06
62	مقطع في الشارع الرئيسي	07
72	المساحات الممكن استعمالها مواقف للسيارات	08
76	الإشارات المرورية المقترحة	09
77	المحول المقترح	10

فهرس الجداول

الصفحة	اسم الجدول	الرقم
28	مستويات الخدمة ونسبة المشغولية	01
40	نمو سكان البلدية خلال 1966-2008	02
40	معدلات زيادة السكان	03
41	تمركز السكان حسب المناطق	04
42	توزيع السكان حسب التمرکز	05
43	افاق تطور السكان 2008-2028	06
43	تطور السكن خلال الفترة 87-2008	07
44	توزيع السكن حسب التمرکز	08
44	معدل شغل المسكن 2008	09
45	الاحتياجات من السكن 2008	10
45	التجهيزات بالمدينة	11
47	الانتاج الحيواني	12
52	المحلات التجارية على جانبي الطريق الوطني 40	13
63	نتائج الحصر المروري في المقطع الثاني صباحا	14
65	نتائج الحصر المروري في المقطع الثاني مساء	15

ملخص المذكرة

تم إنجاز المذكرة بمقدمة عامة و ثلاثة فصول

تم التطرق في المدخل العام إلى الإشكالية المطروحة مع اقتراح فرضيات بالإضافة إلى أهمية الموضوع و اهداف الدراسة وكذلك مبررات اختيار الموضوع و المنهجية البحث المتبعة و الأدوات المستعملة و هيكلية البحث.

الفصل الأول السند النظري مقسم إلى قسمين القسم الأول تم التطرق فيه إلى المفاهيم والمصطلحات المتعلقة بالنشاط التجاري وكذا الشروط القانونية والإدارية لممارسة النشاط التجاري كما تم التطرق إلى دور أدوات التهيئة والتعمير في ممارسة الأنشطة التجارية أما القسم الثاني كان حول حركة المرور تعريفها، أنواعها ، أسباب الازدحام المروري ، وكيفية حساب مستوى الخدمة ، وعلاقة حركة المرور ب(الزيادة السكانية ، والدخل الشهري وملكية المركبات والنشاط الاقتصادي والتقدم التكنولوجي) .

أما الفصل الثاني فقد خصص لدراسة التحليلية لمدينة برهوم من موقع ومراحل التطور التاريخي للمدينة ، ومعطيات السكان والسكن ، والتجهيزات ، كما تم التطرق إلى الوضعية الاقتصادية والهيكلية العمرانية للمدينة ، كما تم دراسة النشاط التجاري ، وإحصاء المحلات ومدى تأثير تجارة اللحوم بالمنطقة مع إجابة للفرضية الأولى وخلاصة الفصل.

الفصل الثالث فقد خصص للدراسة التحليلية للمحور الرئيسي ، تقديم المحور ، الدراسة العمرانية للمحور ، التجهيزات بالمحور ، الهياكل القاعدية (مفترقات الطرق الهامة مواقف السيارات) حركة المشاة مدعمة بصور فوتوغرافية، الإجابة على الفرضية الثانية ، وأخيرا التوصيات و الاقتراحات مع خلاصة الفصل وخاتمة

الكلمات المفتاحية: النشاط التجاري ، حركة المرور، الشارع الرئيسي، تجارة اللحوم ، المسيلة، مدينة برهوم.

Conclusion générale :

Cette mémoire a été réalisée par une introduction générale et trois chapitres.

A l'entrée j'ai travaillé sur la problématique posée avec la proposition d hypothèses , en plus de l'importance du sujet , et les objectifs de cette étude et aussi, la justification du choix des sujet et de la méthodologie de recherche et les outils utilisés et la structuration de cette recherche.

Le premier chapitre est divisé en deux parties : La première a été la planification urbaine, aperçu sur la planification urbaine, les objectifs

généraux de la planification : le rôle de la planification et ses niveaux, les étapes de travail de planification.

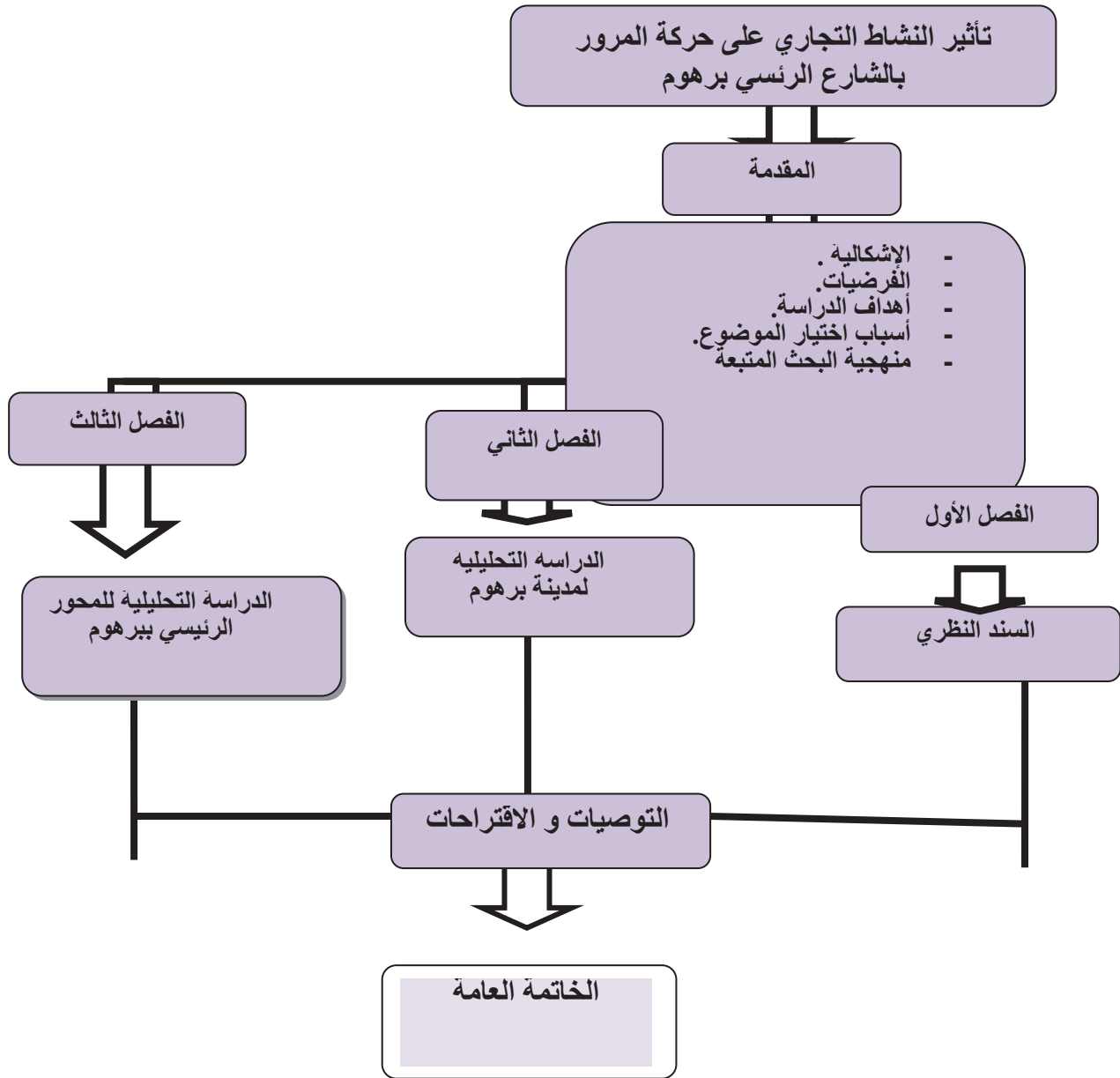
La deuxième était sur les infraction de la circulation, leurs définition, leurs types et les accidents de la circulation, leurs causes, leurs effets, les méthodes de prévention . On a aussi entamé le coté juridique relative aux infractions avec le résumé du chapitre.

Le deuxième chapitre a été consacré à l'étude analytique de la ville de ain khadra, sa situation et la localisation de l'équipement, les sujets structurés les plus importants, classification des routes, les intersections, les points noirs avec un résumé du chapitre.

Le troisième chapitre a été consacré à d'étude les infractions de la circulation dans la cité, au début j'ai présenté le quartier avec les frontières et l'équipement le plus important se trouve dans le quartier et les sujets structurés les plus importants pour eux, compter les plus importants infractions de la circulation commises dans le quartier soutenu par des photographies, l'analyse des hypothèses, une étude critique du parking privé à l'échelon municipal et la poste centrale , et enfin, des recommandations, et des suggestions avec le résumé du chapitre.

Mots-clés: planification urbaine, les infractions de la circulation .

هيكلية المذكرة: الشكل رقم: 01 (هيكلية المذكرة)



المقدمة:

تعتبر المدن مركز العلاقات الاجتماعية والإقتصادية و السياسية حيث تحتل هذا المركز بجدارة ، لأنها تنظم كل عمليات التبادل من خلال توفرها على شبكة المواصلات والعديد من العوامل التي تساعد في توفير العوامل التي تريح الإنسان و تلبي حاجياته من عمل وراحة و أمن و مع التطور التكنولوجي الحديث ظهرت معايير و تقنيات لبناء المدن ، فأصبحت مكان لجذب السكان و مزيج من العلاقات (الاجتماعية،الإقتصادية،الإدارية...) هذه العلاقات تحكمها عدة متغيرات ، أهمها عامل الإرتباط بالخدمات التجارية هذه الأخيرة تعتبر عنصر أساسي لا غنى عنه ، حيث تعتبر أهم مكون في المجال الحضري من حيث الدور الذي تؤديه ،من تنظيم و تيسير لحياة الإنسان ، كما تساعد على تلبية حاجياته الخدمائية والترفيهية وذلك وفق معايير و أسس تقام عليها ، مما يجعلها مركز إستقطاب للوافدين كما أدى هذا التطور إلى ظهور عدة مشاكل ،تختلف من مدينة إلى أخرى حسب خصائص كل مدينة ، فإذا كانت المدن المتطورة تعاني من مشاكل الإكتظاظ في حركة المرور و إنتشار الضجيج و تلوث المحيط... إلخ فإن مدن العالم الثالث إضافة إلى ذلك تعاني من مشاكل أخرى منها،إنعدام المرافق العمومية داخل التجمعات العمرانية و غياب التخطيط الجيد و التنظيم العمراني. حيث تعاني مدينة برهوم من هذه المشاكل و هذا راجع لعدة أسباب أبرزها وجود عدد كبير من المحلات التجارية الموزعة بشكل عشوائي على طول الطريق الوطني رقم (40) ، و التي ساهمت في توسع المدينة خطيا و بشكل غير منظم ، مما جعل مدينة برهوم تفتقر للعديد من المتطلبات والمرافق مثل : أماكن التوسع المستقبلي ، المناطق المخصصة للتجارة و الصناعة ، المساحات الخضراء ، أماكن الراحة ولعب الأطفال إلخ .

1- الإشكالية :

يعتبر النشاط التجاري مظهرا أساسيا و متكررا لأي تجمع سكاني مهما كان حجمه ، حيث يمارس السكان نشاطاتهم اليومية من عمل و تنقل و سكن و ترفيه ، أين ينجم عنه حركة يومية دائمة حول أماكن تركيز النشاط التجاري ، سواء كانت هذه الحركة ميكانيكية أو حركة المشاة ، هذه العلاقة بين حركة السكان و تفاعلهم بأماكن تركيز النشاط التجاري ،ينجم عنه زيادة في حركة المرور بصفة عامة مما ينتج عنه ازدحام في حالة كانت أماكن تركيز النشاط التجاري لا تلبي هذا الزخم من الحركة .

فتتأثر حركة المشاة وحركة المرور بهذه المنطقة، خاصة إذا كانت تتركز حول طريق محوري. والطريق الرئيسي (ط و رقم 40) الذي يخترق مدينة برهوم ويقسمها إلى قسمين شمالي وجنوبي يعتبر احد الحالات الموجودة حيث نتج عنه تركيز لتجارة اللحوم الحمراء والبيضاء بصفة خاصة ولمختلف الأنشطة التجارية الأخرى بصفة عامة. حيث تمتاز المنطقة بتجارة اللحوم الحمراء أين توارثت هذه المهنة منذ الاستعمار الفرنسي أبا عن جد من قبل دوار لهلالات. حيث كانوا في زمن الاستعمار الفرنسي يعرضون سلعهم على حافة الطريق والتمثلة في بيع اللحوم الحمراء على طاولات بسيطة. ومع مرور الزمن واستقلال البلاد نمت وتطورت هذه التجارة ونشأت مجموعة من المحلات تركز فيها هذا النوع من التجارة وهو ما نشهده في يومنا هذا .

حيث يظهر للعيان ازدحام وتداخل لحركة المرور وحركة المشاة وصعوبة في تدفق الحركة على طول هذا الطريق. وبناءا على ذلك يمكن طرح التساؤل التالي

فما هي الأسباب التي أدت إلى ظهور مشاكل على مستوى الحركة المرورية بالشارع الرئيسي ببرهوم ؟

2- الفرضيات :

1-2 تركز النشاط التجاري على المحور الرئيسي لمدينة برهوم أدى إلى ظهور مشاكل مرورية.

2-2 عدم قدرة المحور بوضعه الحالي على استيعاب الحركة المرورية بأنواعها المختلفة.سأهم

في خلق الازدحام المروري

3-أهداف الدراسة :

معالجة لمشكلة الاختناق المروري على المحور الرئيسي، وإيجاد حلول للحركة للحصول على سيولة دائمة دون التأثير السلبي على مردودية هذا النشاط وكذا العاملين فيه .

3-1 الأهداف الفرعية:

- تشخيص للوضعية الراهنة للعلاقة بين النشاط التجاري وحركة المرور.

لطبيعة الموضوع، فإن المنهج المتبع هو المنهج الاستقرائي " فهو يبدأ بالجزئيات ليصل إلى الكلّيات، أي يبدأ بالتحقق عن طريق الملاحظة الخاضعة للتجريب والتحكم في المتغيرات للوصول إلى نتائج تصاغ في شكل قوانين عامة تحكم الظاهرة.¹

و تطبيق هذا المنهج فعليا على أرض الواقع، يكون من خلال الزيارة الميدانية للشارع الرئيسي من خلالها نلاحظ التغييرات الجزئية مثلا تعداد أنواع النشاطات التجارية و التغيير المعماري الطارئ على المدينة لاكتسابه الطابع التجاري، وملاحظة شاملة للمحور من حيث الإبعاد وممرات الراجلين والأرصفة لنصل إلى التغييرات النهائية التي أحدثتها تنوع و تعدد النشاطات التجارية.

بعد تحديد المنهج المستعمل يتوجب اختيار الوسائل المناسبة لجمع البيانات اللازمة و"التي تتمثل في المخططات و المخطوطات ، الكتب والمجلات و الدوريات،الصور الفوتوغرافية،الاستمارات الإستبائية مع إمكانية الاعتماد مع البرامج المتاحة خاصة في معالجة المعطيات"².

2-5- تقنيات البحث المستعملة:

- 2-5-1 تقنية الملاحظة: وذلك لأن "الملاحظة تمتاز بالجوانب الملموسة في معايشة الموضوع والمشاهدة عن قرب، كما أنها تستخدم في البحوث الميدانية لجمع البيانات التي لا يمكن الحصول عليها عن طريق الدراسة النظرية أو المكتبية، كما تستخدم في البيانات التي لا يمكن جمعها عن طريق الاستمارة أو المقابلة أو الوثائق و السجلات الإدارية أو الإحصائيات الرسمية و التقارير أو التجريب"³.

تكون بالزيارة الميدانية للحي، ومراقبة الظواهر كما تحدث تلقائيا، وإخضاعها للضبط العلمي إما بمشاركة أعضاء عينة البحث وذلك بقضاء الوقت معهم أو دون مشاركتهم.

¹ - د. زرواتي، 2002، ص 119

² - نفس المرجع السابق، 2002، ص 153.

. (نفس المرجع السابق، 2002، ص 153) .³

الجزء الأول : مصطلحات ومفاهيم تتعلق بالنشاط التجاري

تمهيد:

انه لمن الضروري وقبل التطرق إلى أية دراسة أو بحث في شتى المجالات معرفة قيمة هذه الدراسة وفهم مغزاها وضرورة القيام بها، ولهذا ارتأينا في هذا البحث حصر جملة من المفاهيم التي تخص موضوع دراستنا، و من هذا المنطلق نحاول تحديد المفاهيم الأساسية و المساعدة للدراسة كما يلي:

1- العمران :

إنه لمن الصعب إعطاء تعريف دقيق وشامل للعمران لكونه العامل الذي يشمل الدراسة في عدة مجالات من الحياة البشرية لغاية الوصول إلى تناسق استخدام و استغلال المجال بجميع مكوناته من أجل خدمة و توفير الراحة للسكان و يمكن إعطاء عدة تعاريف نذكر منها :

- العمران : هو فن تهيئة المدن من أجل توفير ثلاث عناصر أساسية : السكن – العمل – الراحة¹.

-التعمير: مصطلح التعمير urbanisation له معنيين مختلفين، ولكن قلما نجده بالفرنسية و لكن كثير الاستعمال لنظرائهم الأسبان ، على سبيل المثال التعمير هو إنشاء مدن أي تمدد و امتداد المجال الحضري أو العمراني وغالبا ما يتعلق الأمر بتمركز المتزايد للمدن (في وقت مضى) وفي التجمعات الحضرية في وقتنا الحاضر.²

2- التجارة:

- لغة: من أصل فعل تاجر أي باع أو اشترى، ومنه فإن التجارة تعني البيع أو الشراء و كذلك التبادل.

- قانونا: الأمر رقم 59/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 كما يلي:

¹ - خلف الله بوجمعة، 2005، ص12

² - pierre merlin et francoise choay.2009.p910 - 1

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

- المادة 04 من القانون التجاري الجزائري:

يتضمن هذا القانون:

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

3-التعمير التجاري:

يعرف التعمير التجاري بمجموع القواعد ذات الطابع التقني و الاقتصادي التي تحكم وتسير تطور

النشاطات التجارية والحرفية بالنسبة لمرکزها أو انتشارها وتنظيمها.

انطلاقا من هذا المنظور يعتبر التعمير التجاري كأداة مفضلة لتحقيق سياسة عمرانية تتصف بال عقلانية وتهدف إلى ترقية وحماية قواعد المنافسة التجارية السليمة ، وتنظيم الجهاز الوطني للتموين وكذا تحسين الإطار المعيشي للمواطن سواء تعلق الأمر بالوسط الحضري أو الريفي.

1-3 التعمير التجاري حسب مفهوم التهيئة:

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

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

3-2 التعمير التجاري حسب الجغرافية التجارية:

هي انتقال الملكية بطريقة مباشرة أو غير مباشرة ، بحيث أن الانتقال هو التحول من مالك إلى آخر ،تؤدي إلى التساؤل عن الطبيعة القانونية " شخصية مادية معنوية "والاقتصادية "منتج، مستهلك

، وسائط "للمدخنين ، وطريقة التبادل مباشرة أو غير مباشرة " ، هذه العملية يتبعها في غالب الأحيان إلى جانب التغيير في الأشخاص وتغير في الأماكن.

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

4- المدينة:

المدينة هي عبارة عن تجمع سكاني يحتوي على أهم الوظائف العمرانية خاصة وظائف الخدمات المنتسبة للقطاع الثاني (الصناعة و الخدمات)، و من جانب (الإيقاع) الغالب تتميز المدينة بإيقاع حضري متواصل النشاطات و الحركة في الشوارع و الساحات نهارا. و يمتد ذلك إلى ساعات الليل المتأخرة في كثير من الأحيان و خاصة في المدن و العواصم الكبرى . و على العموم تعتبر المدينة تجمع سكاني ذو كثافة معينة و نشاطات و إيقاع مميزين³ .

1-4 مركز المدينة:

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

هو النقطة المركزية للتحكم و السيطرة و خاصة من الناحية الإدارية و الاجتماعية، أين توجد كل المصالح الإدارية التي تتحكم في توجيه القرارات لجميع المجتمع.

- هو النقطة الملائمة للتبادلات الاجتماعية و الاقتصادية و الثقافية .
- هو النقطة الملائمة لتراكم و تمثيل كل المفاهيم الإيديولوجية و جميع الرموز ذات الطبيعة الإدارية و الثقافية و الروحية.
- هو المكان الذي تتوفر فيه الحاجيات و الخدمات المختارة من حيث النوعية و الندرة و الثمن لبعض الأصناف من الحاجيات و الخدمات.

من خلال ما سبق يمكن فهم مركز المدينة على انه ذلك المجال الذي تتم فيه مختلف العلاقات و التبادلات بين مختلف فئات المجتمع ، بالإضافة إلى أنه مجال تلتقي فيه أنواع الرموز التاريخية و

³ - خلف الله بوجمعة، 2005، ص12.

⁴ - zucchellialberto. 1984.page 35

النشاطات الاقتصادية و الإدارية و الاجتماعية و الثقافية ، وهو المجال الأكثر جذبا و حيوية و نشاطا داخل المدينة

6- الشروط القانونية لممارسة الأنشطة التجارية :

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

6-1 تصنيف النصوص التنظيمية لنشاط التجاري :

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

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

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

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

2-6 الشروط الإدارية المرتبطة بتنظيم النشاط التجاري :

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

1-2-6 السجل التجاري (le registre de commerce) :

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

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

2-2-6 شروط التسجيل في السجل التجاري :

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

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

3-2-6 الإشهار القانوني:

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

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

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

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

7- الشروط المرتبطة بالتجهيز التجاري لممارسة الأنشطة التجارية :

1-7 شروط التوزيع المجالي للأنشطة التجارية :

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

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

8- الإجراءات الردعية في مخالفة شروط ممارسة الأنشطة التجارية :

- يؤكد المشرع الجزائري على صفة التجريم (عمل إجرامي) ، لكل من يخالف الأحكام المنصوص عليها في تحديد شروط ممارسة الأنشطة التجارية .
- كما حدد مسبقا كفاءات و طرق الرقابة و المعاينة للجرائم ، حدد أيضا الموظفين المؤهلين لذلك، و هم التابعون لأسلاك الخاصة بالمراقبة التابعة للإدارة المكلفة بالتجارة و الضرائب زيادة على ضباط و أعوان الشرطة القضائية.
- حيث تجدر الإشارة هنا إلى عدم إدراج مهندسي التهيئة و التعمير في عملية مراقبة شروط ممارسة الأنشطة التجارية .

1-8 في حالة الإخلال بالشروط الإدارية :

- 1- يغلق محل كل من يمارس نشاطا تجاريا قادرا دون التسجيل في السجل التجاري و زيادة على ذلك يعاقب مرتكب الجريمة بغرامة مالية من عشرة ألف دينار إلى مئة ألف دينار جزائري .
- 2- يعاقب بغرامة مالية تتراوح بين خمسين ألف دج و خمسة ألف دج لكل تصريح غير صحيح بهدف التسجيل في السجل التجاري .
- 3- عقوبة الحبس من ستة أشهر إلى سنة و بغرامة مالية من مئة ألف دج إلى واحد مليون دج لكل مزور لمستخرج السجل التجاري .

- 4- يعاقب على عدم إشهار البيانات القانونية بغرامة من عشرة آلاف دج إلى ثلاثين ألف دج.
- 5- يمنع منح وكالة لممارسة نشاط تجاري باسم صاحب السجل التجاري لشخص آخر مهما يكن شكل هذه الوكالة ، باستثناء الزوج و الأصول و الفروع من الدرجة الأولى .

2-8 في حالة الإخلال بشروط الصنف التجاري :

يعاقب على ممارسة نشاط أو مهنة مقننة خاضعة للتسجيل في السجل التجاري دون الرخصة أو الاعتماد المطلوبين بغرامة مالية من خمسين ألف دينار جزائري إلى خمسة مئة ألف دينار جزائري .
و علاوة على ذلك، يقوم القاضي بغلق المحل التجاري وفي حالة عدم التسوية خلال ثلاثة أشهر ابتداء من تاريخ معاينة الجريمة، يقوم القاضي تلقائيا بشطب السجل التجاري.

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

3-8 دور الهيئات المشرفة على تنظيم النشاطات التجارية :

1-3-8 مهام شرطة العمران في تنظيم البنية التجارية (الموقع الإلكتروني الرسمي

للشرطة الجزائرية):

تتمثل مهام وحدات شرطة العمران و حماية البيئة في السهر بالتنسيق مع المصالح التقنية المحلية على تطبيق القوانين و التنظيمات في مجال العمران و حماية البيئة و مديد المساعدة في إطار تطبيق و احترام النصوص المنظمة لتدخلاتها، و عليه في هذا الصدد فهي مكلفة بـ :

- 1- السهر على تطبيق الأحكام التشريعية في مجال التطور العمراني و حماية البيئة .
- 2- السهر على جمال المدن و التجمعات و الأحياء.
- 3- فرض رخص البناء لكل أشكال البناء.
- 4- منع كل أشكال البناء الفوضوي. و تبليغ السلطات المختصة عن كل أشكال البناء الفوضوي .
- 5- السهر على احترام الأحكام المتعلقة بالاحتياجات العقارية .

- 6- السهر على احترام الأحكام في مجال الملصقات المنصوص عليها فيما يخص البناءات و فتح الورشات .
- 7- محاربة كل أشكال البناءات الفوضوية ، و الاحتلال اللاشعري للأراضي و الطريق العمومي، أو تحويل العقار ذو الاستعمال السكني أو التجاري بتوخي الحيطة و الحذر الدائم و تقديم الاعتذارات للمخالفين .
- 8- محاربة كل مظاهر التجاوزات التي تؤثر على البيئة و النظافة و الصحة العمومية و تحرير المحاضر ضد المخالفين بعد المعاينة .
- 9- السيطرة على الميدان بالدوريات و عمليات المراقبة .
- 10- تنظيم حملات تحسيسية و إعلامية لصالح المواطنين بالتنسيق مع وسائل الإعلام .

2-8-2 دور الجماعات المحلية:

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

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

9- دور أدوات التهيئة و التعمير في تنظيم الوظائف التجارية :

شهدت السياسة الحضرية في الجزائر تطورات نوعية، توافقت مع التحولات الاجتماعية، الاقتصادية، و السياسية التي عرفها المجال الحضري الجزائري، و على أهم مراحل هذا التطور تلك المرحلة الممتدة بعد سنة 1990، حيث سجل تغير جذري للسياسة الجزائرية في ميدان التهيئة الحضرية أين أصبح تخطيط المدينة يخضع لقوانين جديدة . شملت الهيئات و الأدوات على حد سواء ، فمثلا عدل قانون البلدية في 1990 بزيادة و تأكيد سلطات الجماعات المحلية ، بإعطائها الحق في مراقبة عملية التعمير، و كذا إلزامها بإنشاء وكالات التسيير و التنظيم العمراني لشراء الأرض، هذا التعديل في قانون البلدية و الولاية وافقه صدور قانون نزع الملكية من أجل المصلحة العامة و قانون الشفعة بهدف توفير العقار الذي يعد اللبنة الأولى في عملية التعمير، و أهم ما يميز هذا التحول الجذري صدور القانون رقم 90

29/ المؤرخ في 01 / 12 / 1990 المتعلق بالتهيئة و التعمير الذي يهدف إلى تحديد القواعد العامة الرامية إلى تنظيم إنتاج الأراضي القابلة للتعمير ، و تكوين و تحويل المبنى في إطار التسيير الاقتصادي للأراضي ، و الموازنة بين وظيفة السكن و الفلاحة و الصناعة ، و أيضا وقاية المحيط و الأوساط الطبيعية و الناظر و التراث الثقافي و التاريخي، على أساس احترام مبادئ و أهداف السياسة الوطنية للتهيئة و التعمير و المحددة بـ :

1- المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير (P.D.A.U).

2-مخططات شغل الأراضي (P.O.S).

1- تنظيمات التعمير أو عقود التعمير المحدد بثلاث شهادات و ثلاث رخص.

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

1- أدوات التخطيط المجالي و الحضري.

2- أدوات التخطيط و التوجيه القطاعية.

3- أدوات الشركة .

4- أدوات الإعلام و المتابعة و التقييم.

5- أدوات التمويل.

6- الإطار الوطني للرصد و التحليل و الاقتراح.

8-4 مخطط شغل الأرض:

- يحدد مخطط شغل الأراضي بالتفصيل، في إطار توجيهات المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير، حقوق استخدام الأراضي و البناء. و لهذا فان مخطط شغل الأراضي:
- 1- يحدد بصفة مفصلة بالنسبة للقطاع أو القطاعات أو المناطق المعنية الشكل الحضري، و التنظيم و حقوق البناء و استعمال الأراضي.

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

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

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

الجزء الثاني : مفاهيم ومصطلحات تتعلق بحركة المرور

1 - مفهوم المرور :

المرور هو حركة المركبات ضمن شبكة الشوارع والطرق داخل المدينة، أو بين المدن وتعتبر هذه الحركة وسيلة لتحرك الناس والبضائع تحقيقاً لأهداف معينة ضمن شبكة الطرق والمواصلات وبتجاهات مختلفة، منها ما يكون ضمن المدينة ومنها ما يكون عابراً ومنها ما يكون خارج المدينة .

2- تعريف الازدحام المروري : اصطلاحاً حسب اوتوزار " يبدأ الزحام المروري عندما تقترب مستويات الطلب من سعة النظام وزيادة في الوقت اللازم لاستخدامها (عبور) إلى ما وراء المعدل خلال الاستخدام في الطلب المنخفض "

وباختصار الازدحام المروري أو الاختناق المروري هو ببساطة زيادة الحجم المروري الحقيقي في مقطع من الطريق على السعة التصميمية ويعد الازدحام المروري ظاهرة برزت خصوصا في المدن ذات النمو السريع (مجلة الهندسة عدد 30 بتاريخ 02-12-2012).

3-أسباب الازدحام المروري :

الزيادة في حركة المرور للسيارات هي نتيجة حتمية لزيادة عدد السكان عدد السيارات والمعدات سوء حالة البنية التحتية يؤدي للاحتقان .

استعمال النقل الفردي بدلا من الجماعي .

4-مدة أو فترة الازدحام المروري :

يمكن تعريف فترة الازدحام المروري بانها تلك الفترة التي يكون الزمن المستغرق في التنقل خلالها اكبر من الزمن المستغرق بالسرعات العادية اثناء اوقات الفراغ ويمكن حساب هذا الزمن لكل خطوط الشبكة وذلك مباشرة من داخل سيارة او حافلة اثناء اوقات الفراغ ومقارنة الناتج بعد ذلك يمكننا استخلاص حدة الازدحام .

5-حجم المرور :

يعرف الحجم المروري بأنه عدد المركبات التي تعبر نقطة معينة على الطريق خلال فترة زمنية محددة ويعبر عن الحجم المروري الفعلي (الطلب) الذي يشغل الطريق خلال هذه الفترة الزمنية ، ووحدته مركبة/الساعة عندما تكون الفترة الزمنية اقل من ساعة (مثل 15 دقيقة او 10 دقيقة او خلافاها) فانه يطلق على حجم المرور التدفق كما ان التدفق يمكن ان يحول لساعة وبالتالي يعبر عنه التدفق المروري الساعي .

5-1أنواع حجم المرور :

المتوسط السنوي لحجم المرور اليومي : هو متوسط حجم المرور في 24 ساعة في مكان معين خلال أيام السنة (356 يوم) اي العدد الكلي للمركبات التي تعبر المكان في سنة مقسوم على 365 يوم .

حجم المرور اليومي :

متوسط حجم المرور الذي يعبر خلال 24 ساعة مكانا محددًا خلال فترة زمنية تقل عن السنة (شهر او اسبوع).

حجم المرور التصميمي : يعتمد في الدراسات التخطيطية وهو عادة ما يكون في ساعة الذروة .

6-سعة الطريق:

تعرف سعة الطريق (يطلق عليها الطاقة الاستيعابية) بأنها أقصى عدد من المركبات التي تعبر نقطة معينة على الطريق خلال فترة زمنية محددة ،وذلك لاستيعاب حجم يتوقع أن يستخدم الطريق بعد إنشائه وتعرف هذه بالسعة التصميمية فمثلا سعة المسار الواحد للطريق الحر تقدر ب 2200 سيارة صغيرة / الساعة .

وينبغي القول ان السعة التشغيلية للطريق قد تكون اقل بكثير من سعته التصميمية وذلك لعوامل عديدة منها وجود مركبات كبيرة شاحنات حافلات التي تقلل من السعة التصميمية للطريق كذلك التداخل بين المركبات وعوامل أخرى تتعلق بالتصميم الهندسي للطريق

7-مستوى الخدمة :

يعبر مستوى الخدمة عن حالة الانسياب المروري على الطريق اذ يمكن ان ننسب حجم المرور الى سعة الطريق للتعرف على نسبة مشغولية الطريق ويعبر عنها بالعلاقة التالية:

$$LOS=V/C$$

فإذا كانت هذه النسبة قريبة من الواحد فان ذلك يعني أن مشغولية الطريق عالية وبها ازدحام مروري وكلما انخفضت قيمة هذه النسبة فان مستوى الخدمة يبدأ في التحسن إذ ان العلاقة عكسية بين هذه النسبة ومستوى الخدمة .

جدول رقم 01 : مستويات الخدمة ونسبة المشغولية

نسبة المشغولية	مستوى الخدمة
0.35	A
0.54	B
0.77	C
0.93	D

1.0	E
وضع غير مستقر	F

8-معامل ساعة الذروة :

هو أعلى حجم مروري للساعة الحرجة مقسوم على أعلى حجم مروري لربع ساعة مضروب *4
ويحسب بالمعادلة التالية:

$$PHF = (Peak Hour Volime)/(Peak Rate of FLOW * 4)$$

9-أنواع المرور:

تم تصنيف الحركات المرورية وفقا لمنشأ ومقصد الرحلات كالتالي :

1-9 حركة المرور الداخلية :

هي مجموعة الرحلات التي تبدأ وتنتهي ضمن حدود المدينة ويعبر عنها بالمرور المحلي .

2-9 حركة المرور الخارجية /الداخلية:

وهي الرحلات التي تنشأ خارج حدود المدينة وتنتهي داخليا وتسمى بالرحلات المنجذبة .

3-9 حركة المرور الداخلية / الخارجية :

وهي الرحلات التي تنشأ وتنتهي خارج المدينة تعرف بالمرور النافذ أي الذي يخترق المنطقة الحضرية أو الأحياء الواقعة ضمنها مؤثرة ومتأثرة به بشكل ايجابي أو سلبي وذلك وفقا لحجم المرور الكلي وتركيبته وموقع المدينة بالنسبة لشبكة الطرق الإقليمية ومدى قربها من المدن الأخرى وحجم المدينة التي يخترقها المرور النافذ فضلا عن كفاءة شبكة الطرق داخل المدينة ومدى استيعابها لحجم المرور الداخلي والنافذ في آن واحد ويمكن تقسيم المرور النافذ إلى :

- 1- الرحلات التي يحدث فيها توقف داخل المدينة وهذه الرحلات قد تعطي مردودا اقتصاديا للمدينة ولكنها في الوقت نفسه قد تؤدي إلى الازدحام المروري وغيرها من أضرار بيئية على المدينة .
- 2- الرحلات التي لا يحدث فيها توقف داخل المدينة وهذه الرحلات لا تأتي بأي فائدة بل تكون مصدر للمشاكل المرورية .

هناك العديد من العوامل المؤثرة في توليد الرحلات المرورية منها ما يتعلق باستعمال الأراضي في المنطقة الحضرية والتنمية العمرانية المتمثلة في الامتداد العمراني أو الكثافة العمرانية المرتفعة في بعض المدن ومنها ما يتعلق بنوع المرور وارتباطه بشبكة الطرق الحضرية وأنماطها والطاقة الاستيعابية لها وكفاءتها في تلبية الاحتياجات المرورية القائمة أو كفاية أماكن انتظار السيارات في الأماكن المركزية للمدينة وكل هذه العوامل ترتبط بمجموعة من المتغيرات الهامة والتي تتمثل في:

10- الزيادة السكانية :

تعتبر دالة السكان من المتغيرات الهامة في عملية التحليل الإحصائي للنقل والمرور وتعد احد العوامل المؤثرة في مجموع الرحلات اليومية ذلك أن عنصر السكان يعتبر أكثر ديناميكية من أي متغير آخر فهناك علاقة طردية مباشرة بين عدد السكان والكثافة السكانية للمدينة وعدد الرحلات اليومية كما انه هناك ارتباطات قوية بين زيادة عدد أفراد الأسرة وزيادة عدد الرحلات حيث وجد أن معدل الرحلات اليومية للسكان يزداد مع زيادة عدد أفراد الأسرة بمقدار 8 رحلة في اليوم لكل شخص إضافي وزيادة عدد الرحلات كلما زاد عدد العاملين في الأسرة الواحدة .

11- متوسط الدخل الشهري للأسرة :

ترتبط الخاصيات الاجتماعية والاقتصادية للسكان بحركة المرور فهناك علاقة طردية بين متوسط الدخل الشهري وإعداد الرحلات اليومية التي يقوم بها الأفراد ذلك أن زيادة دخل الأسرة يؤدي إلى زيادة القدرة الشرائية لديها وتنوع الاحتياجات اللازمة لمعيشتها الأمر الذي يولد عدد اكبر من الرحلات لسد هذه المتطلبات

12- ملكية المركبات (السيارة)

ازداد انتشار استعمال المركبات الخاصة في الوقت الحالي إلى درجة انه لم تعد الكثير من شبكات الطرق في معظم المدن أن تستوعب أعدادها الكبيرة وتعتبر ملكية السيارة الخاصة احد أهم العوامل المؤثرة في الرحلات لأنه يعتمد عليها في اغلب التنقلات اليومية كما أنها تؤدي إلى الازدحام المروري على الطرقات الحضرية.

13-توزيع مراكز العمران:

هناك تأثير متبادل بين شبكات النقل المختلفة وتوزيع مراكز العمران ومن أمثلة ذلك دور خطوط السكة الحديدية في كثير من المدن إلى إعادة توزيع السكان والى تزايد أهمية مراكز عمرانية وتعدد وظائفها واتساع نطاقها العمراني كما حولت السكك الحديدية بعض القرى إلى مدن مثل قرية Mignnes بفرنسا التي كانت نواتها سكة حديدية .

14-النشاط الاقتصادي :

هناك علاقة طردية بين شبكات النقل والنشاط الاقتصادي فكلما توافرت شبكات النقل ساعد ذلك على الاستغلال الاقتصادي وقد يكون النشاط الاقتصادي مؤثرا وسابقا فمثلا بريطانيا كانت الصناعة وتوزيع السكان والموارد موجودة ثم أنشئت الخطوط الحديدية وكانت وظيفتها الأولى ربط المراكز الصناعية الهامة ببعضها وتوسيع الأسواق .

15-التقدم التكنولوجي :

يعتبر عامل بشري هام له تأثير في مجال حركة المرور فقد نتج عن تقدم الإنسان التكنولوجي الكثير من المزايا ونجاحات متعددة ولعل أبرزها وسيلة النقل تحت الأرض في المدن المعروفة بمترو الأنفاق والتي من أهم فوائدها تخفيف حجم حركة وسائل النقل على سطح الأرض وبالتالي التخفيف من الازدحام بشوارع المدينة والتقليل من التلوث الهوائي .

من خلال التطرق لعدة مفاهيم و تعريفات وجدنا أن العمران هو مجموع المقاييس التقنية التي تسمح بتموضع جيد للطرق و المساحات الحرة داخل المدينة ، التي تعتبر مركز تبادل ومقر للسلطات و السكنات و التجهيزات و الخدمات التجارية ، هذه الأخيرة هي عبارة عن خلايا لجسم الدولة و لها مخططات تعد وفق خطوات أساسية داخل المجال الحضري الذي يعيش فيه مجموعة من السكان ، و تركز به الأنشطة الصناعية و التجارية و الخدماتية التي تشكل نسيج حضري يتكون من عناصر فيزيائية (الموقع ، الشبكات المختلفة ، التجزئات الترابية ، الفضاءات المبنية و الغير المبنية ، الأبعاد ، الشكل و نوعية البناءات) و العلاقات التي تربط بينها و ذلك وفق تخطيط عمراني يهدف إلى تهيئة تجمعات من أجل تحقيق الإطار المعيشي الملائم .

خلاصة الفصل:

و بهذا نكون قد أعطينا بعض المفاهيم و التعريفات التي لها علاقة مباشرة و غير مباشرة لموضوع دراستنا (تأثير النشاط التجاري على حركة المرور) و استخلصنا أن التجارة بصفة عامة هي جزء مهم داخل المجال الحضري، و لها تأثير كبير عليه، وبالتالي على حركة المرور و تعتبر عنصر

أساسي في إحداث التوازن داخله ،وذلك بتوفير كل متطلبات المدينة من خدمات و أماكن للراحة و الترفيه .
الشيء نفسه في تأثير حركة المرور على النشاط التجاري.

تمهيد :

يرتبط النشاط التجاري بمدينة برهوم ارتباطا وثيقا مع حركة المرور ، وذلك لاعتماد كل منهما على الآخر ، حيث أن المدينة تعتبر مسرحا لهذا الترابط والمعبر عنه بحركة السكان وتنقلاتهم اليومية للتسوق وقضاء متطلباتهم ، لذلك نسعى في هذا الفصل إلى إعطاء قراءة عمرانية متكاملة لمدينة برهوم من خلال تشخيص للوضع الحالي داخل المدينة ، أين سنتطرق إلى العناصر التالية :

1-تقديم ولاية المسيلة.

2-1 موقع الولاية .

- **الموقع الإقليمي :** إن ولاية المسيلة من ولايات الوسط الجزائري في الشريط الصحراوي تقع في الجنوب الشرقي للبلاد، تبعد عن العاصمة بحوالي 250 كلم وعلى ارتفاع (460م) من مستوى سطح البحر ، تقدر مساحتها بـ 180175 كلم² .

- **الموقع الإداري :** تتوسط التراب الوطني، أنشأت أثر التقسيم الإداري للولايات 1974 قبل أن تكون تابعة لولاية سطيف، وتتكون من 15 دائرة أنشأت سنة 1991 بمرسوم رقم 01 / 306 المؤرخ في 1991/8/24 وتضم 47 بلدية .

يحدها من الشمال الشرقي سطيف، ومن الشمال الغربي البويرة، ومن الشمال برج بوعريبيج، ومن الجنوب الشرقي بسكرة، ومن الشرق ولاية باتنة، ومن الغرب ولاية المدية، ومن الجنوب الغربي ولاية الجلفة، كما أنها تعتبر همزة وصل بين الشرق والغرب والشمال والجنوب لعبور الطريقين رقم 45 و40 بترابها اللذان يمثلان شريانيين هامين للنهوض بالتنمية في الولاية.

2- تقديم مدينة برهوم:

2-1- الموقع الجغرافي : تقع مدينة برهوم في الجهة الشرقية من حوض شط الحضنة يحدها من الشمال مرتفعات رعوية ومن الجنوب منخفضات (أراضي فلاحية)، ومن الشرق واد ميهة مرتفعات رعوية تسمى (شبكة مقرة) ومن الغرب منخفضات رعوية (قديشة) .

2-2- الموقع الإداري :

تقع مدينة برهوم في الجهة الشرقية من مقر الولاية بحوالي 50 كلم وهي إحدى المدن التابعة للولاية، بعد أن كانت تابعة لدائرة بريكة ولاية باتنة وبعد التقسيم الإداري 1974 أصبحت تابعة لولاية المسيلة، لكونها البوابة الشرقية لمدن الحضنة بوظيفتها الإدارية حيث يحدها شمالا

بلدية الدهاهنة ، ومن الجنوب بلدية عين الخضراء ، ومن الشرق بلدية مقرة عين ومن الغرب بلدية اولاد عدي لقبالة ، تتربع البلدية على مساحة 119.61 كلم 2 كما هو موضع في الخريطة رقم (1).

3- لمحة تاريخية لمدينة برهوم .

3-1- الفترة الرومانية: رغم الاجتهادات لتحديد السكان الأصليين للمنطقة إلا أنه عموما يمكن

القول أن كل الأحداث بدأت من الفترة الرومانية، والتي كانت تتموقع في عدة نقاط خاصة في شمال المنطقة (سيدي عبد الله) ويعتبر سكانها الأصليين من البربر ومن آثارهم استغلالهم لمختلف المناطق والثروات وغرسهم لأشجار الزيتون وزرعهم الحبوب..

2-3- الفترة الاستعمارية من (1830-1957) :

إن الاحتلال الفرنسي لمنطقة بريكة والذي امتد حتى حدود الحضنة هذا الوجود الأوروبي لم يؤثر على طابع وتقاليد السكان الأصليين (أولاد نجاع) وتم احتلال الحضنة سنة (1840).

إن أصل سكان بلدية برهوم هو قبيلة أولاد نجاع ، والذين يمثلون نسبة 90 بالمئة من إجمالي سكان البلدية. فقبل سنة 1957 كان هذا السوق الوحيد الموجود في تلك الفترة مما زاد من أهميته آنذاك.

3-3- الفترة بعد الاستقلال من (1662-إلى يومنا هذا) :

بعد الاستقلال حمل التجمع اسمه الجديد (برهوم) والذي أخذ من الوادي الذي يعبره وهو واد برهوم.

في التقسيم الإداري سنة 1963 ضمت برهوم مع عين الخضراء إلى بلدية مقرة التي كانت تمثل مركزا للبلدية، لكن وبعد مرور ثلاثة أشهر فقط فصلت بلدية مقرة عنهما وأصبحت برهوم مركزا جديدا للبلدية وكلها تابعة لدائرة **بريكة**.

في التقسيم الإداري لسنة 1966 انفصلت عين الخضراء على برهوم وأصبحت بدورها بلدية. وبعد التقسيم الإداري لسنة 1966 أصبحت برهوم بلدية وأنجزت بها عدة بنايات مثل البناء الذاتي على طول الطريق الوطني رقم 40 وخاصة بين واد منايعة ومركز المدينة على شكل رباعي بسيط داخل نسيج عمراني على شبكة شبه شطرنجية غير منتظمة .

في التقسيم الإداري لسنة 1974 انفصلت برهوم مع كل من مقرة وعين الخضراء عن دائرة بريكة ولاية باتنة وضمت إلى ولاية المسيلة.

في التقسيم الإداري أكتوبر 1984 انفصلت بلدية الدهاينة عن برهوم

وفي الثمانينات وبعد أن عرف النسيج العمراني للمدينة توسعا ملحوظا ،أنجزت عدة مرافق عامة وزعت على ثلاث مراكز وضيفيه ،مركز المدينة الرئيسي ومركزين ثانويين داعمين له والملاحظ أن هذه

المراكز بمرافقتها لم تأتي لتعطي تسلسلا معيناً للمجالات والوظائف أو هيكل راقياً للنسيج العمراني بل تركت المدينة على حالها الخطي، ونسيجها على حالها الفوضوي المترام.

مؤخراً عرفت المدينة دراسات جديدة من أجل إعادة هيكلتها وبرمجت بها تجزئتين سكنيتين 401 قطعة 175 قطعة بالإضافة إلى حوالي 1000 مسكن اجتماعي منها المنجزة وفي طور الانجاز وقد برمجت حوالي 1000 تجزئة ترابية حديثة في كل من مخطط شغل الأراضي 02 و 03 كما تم انجاز 60 سكن ترقوي مدعم .

4- الشبكة الهيدروغرافية : يتخلل مجال الدراسة شبكة هيدروغرافية كثيفة

عبارة عن مجاري مائية فصلية أي ناتجة عن مياه الأمطار، التي تسقي الأراضي وتعمل على جرف وتفتيت القشرة الأرضية، خاصة ذات التكوينات الهشة مثل تكوينات الزمن الرابع التي تساعد وتدعم التربة الصالحة للزراعة

هذه المجاري تأخذ اتجاه عام من الشمال إلى الجنوب أي من جبال الحضنة نحو شط الحضنة، مع العلم انه توجد مجاري مائية هامة هي : واد برهوم وواد منايقة الذين يعتبران مجاري مائية تغذي واد التفيفة في الجنوب، والذي بدوره يصب في شط الحضنة .

فواد برهوم يبدأ من القطاطشة شمالاً، حتى يصل إلى مدينة برهوم ويقسم النسيج الحضري إلى قسمين، ثم يلتقي مع واد منايقة جنوب مدينة برهوم أما واد منايقة فيبدأ من اولاد حناش شمالاً، ثم منايقة فاولاد مرزوق، مروراً بالتجمع الحضري لهالات ويلتقي مع واد برهوم جنوب المدينة كما يوجد مجرى مائي فرعي في الجهة الشرقية للمدينة يسمى واد ميهة له نفس اتجاه واد برهوم ومنايقة.

هذه المجاري المائية استدعت إنشاء جسور في نقاط التقاء الأودية مع الطريق الوطني رقم 40. في ثلاث التقاءات مهمة الأولى، في المدخل الشرقي للمدينة، والثانية في نقطة التقاء واد منايقة مع الطريق الوطني، التي قسمت النسيج الحضري والثالثة بالتجمع الحضري لهالات حيث تكتسي هذه الجسور أهمية بالغة في ربط المدينة شرقها بغربها ومع الولايات المجاورة .

5- المعطيات الديموغرافية:

1-5- السكان : يعتبر الإنسان العنصر الأساسي في كل تنمية، وعلى هذا الأساس كل البرامج المستقبلية تركز على معطيات السكان بحيث يحدد الاحتياجات في مختلف المجالات التنموية وفقاً لأفاق زيادة السكان وكثافتهم. هذه الزيادة والتكاثف تتحكم فيها عوامل أساسية تتمثل في العوامل

الطبيعية والاقتصادية والإدارية والتاريخية. إذن فالعنصر البشري هو العنصر الفعال في المدينة بصفة عامة وفي الأنشطة التجارية والتنقلات اليومية بصفة خاصة .

2-5- تطور السكان

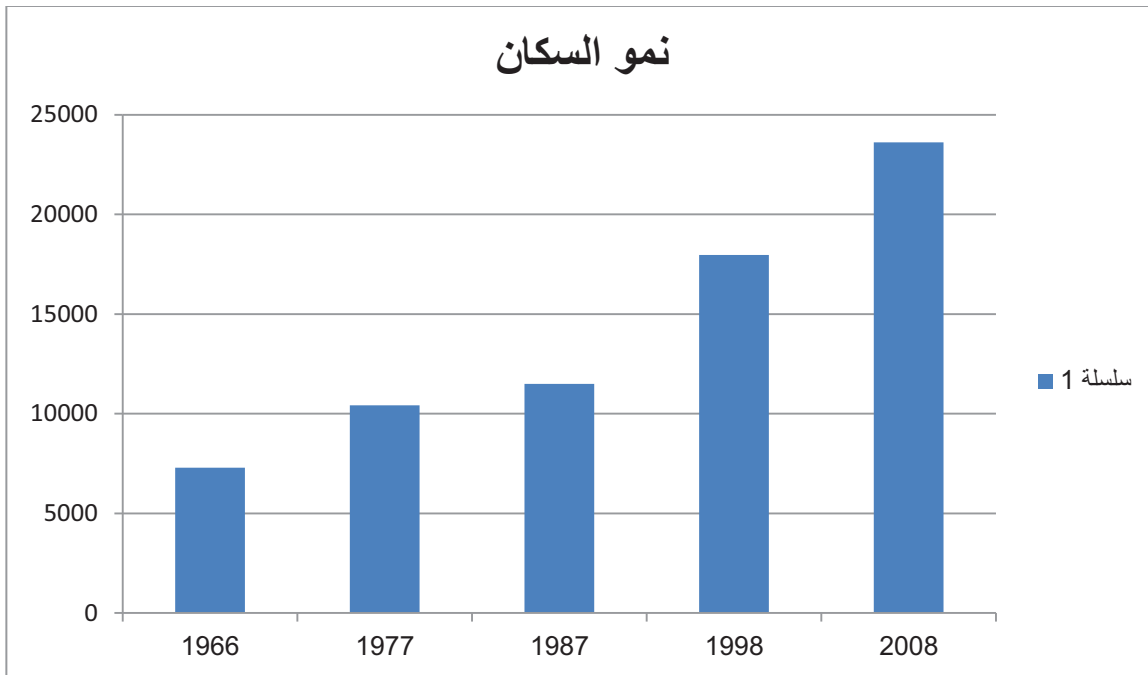
اعتمادا على الإحصائيات المتوفرة من خلال الإحصاء العام للسكان وإحصاء مديرية التخطيط والتهيئة العمرانية نستطيع إعطاء نظرة شاملة حول تطور السكان لبلدية برهوم وفقا للجدول التالي:

جدول رقم : 02 نمو سكان البلدية خلال الفترة 1966-2008

2008	1998	1987	1977	1966	البلدية
23612	17971	1154	10420	7296	برهوم

المصدر : المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2009

منحنى رقم : 01 يوضح النمو السكاني عبر السنوات 1966-2008 :



من اعداد الطالب 2017

2-5 معدلات زيادة السكان 1966-2008

جدول رقم 03 : معدلات زيادة السكان

2008/1998	98/87	87/77	77/66	البلدية
2.76	4.13	1.00	3.62	برهوم

المصدر : المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2009

من خلال الجدول أعلاه يتبين أن الزيادة السكانية بطيئة من خلال معدل زيادة السكان حيث نلاحظ تباطؤ في معدل النمو خلال السنوات الأخيرة ، فقد كان المعدل : 4.13 بين 98/87 وأصبح 2.76 بين 2008/98

تطور السكان حسب التمرکز : من خلال ملاحظة نسبة تمرکز السكان في مدينة

برهوم

3-5- تطور السكان حسب التمرکز : .

يمكن تقسيم تمرکز السكان إلى ثلاث مناطق مهمة مركز البلدية تجمعات ثانوية ،

ومناطق مبعثرة خلال الفترة الزمنية 2008-1998 حسب الجدول التالي:

جدول رقم: 04 تمرکز السكان حسب المناطق

عدد السكان إحصاء 2008					عدد السكان إحصاء 1998					البلدية				
نسبة المناطق	النسبة تجمع ثانوي	النسبة مقر البلدية	النسبة مناطق	النسبة تجمع ثانوي	النسبة مناطق	النسبة تجمع ثانوي	النسبة مقر البلدية	النسبة مناطق	النسبة تجمع ثانوي	مقر البلدية	البلدية			
2.73	369	/	7	7.26	1	8243	2	4	1	2	6	1	7	برهوم

المصدر : المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2009

من خلال الجدول يتضح لنا أن تمرکز السكان في مركز البلدية بشكل ملحوظ حيث بلغ

نسبة 77.26 بالمئة خلال الإحصاء العام للسكن والسكان لسنة 2008 وبالتالي

فان اغلب سكان البلديّة يتمركزون في مركزها وبالتالي تزداد حركة المشاة في المدينة.

3-5- توزيع السكان حسب المراكز 2008/1998.

جدول رقم: 05 توزيع السكان حسب التمرکز

النسبة المئوية	سكان سنة 2008	المراكز	التوزيع
77.26	18243	برهوم	مركز المدينة
22.74	338	قرية لعرابة	المناطق المبعثرة
	522	الغرايب	
	618	اولاد مرزوق	
	316	قرية اولاد بوضيف	
	623	قرية لعطال	
	5490	قرية اولاد مبارك	
	1724	قرية لهلالات	
	401	قرية اولاد سيدي علي	
	278	برابح قرية لوعايلية	
100	23612	المجموع	البلدية

4-5-أفاق تطور السكان 2008-2028

جدول رقم: 06 أفاق تطور السكان خلال الفترة 2008-2028

2028	2018	2013	2008	البلدية
43903	32668	27908	23612	برهوم

المصدر : المخطط التوجيهي للتنهنة و التعمير 2009

من خلال الجدول نلاحظ انه هناك زيادة ملحوظة في نمو عدد السكان إذا اعتمدنا على معدل الزيادة المقدر بـ 3.4% وقسمناها على عدد السنوات نجد 1014 نسمة في السنة خلال الاحصاء العام للسكان والسكنى 1998 .

5-5- السكـن :

تطور السكن خلال الفترة 1987-2008 لبلدية برهوم .

جدول رقم 07: تطور السكن خلال الفترة 1987-2008 .

2008	1995	1987	البلدية
3787	2116	1710	برهوم

المصدر : المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2009

إن مقارنة نسبة الزيادة في السكان خلال الفترة 1987-2008 مع نسبة الزيادة في السكن لنفس الفترة والمقدر بحوالي 230 مسكن للسنة يعتبر معدل مقبول مقارنة بالاحتياجات .

1-5-5- توزيع السكن حسب المراكز إحصاء 2008:

جدول رقم 08: توزيع السكن حسب التمرکز 2008

المجموع	النسبة	المناطق المبعثرة	النسبة	مقر البلدية	البلدية
3787	16.05	608	83.94	3179	برهوم

المصدر : المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2009

من خلال الجدول نلاحظ أن معظم المساكن تتركز في مقر البلدية بنسبة تفوق 83 بالمائة من مجموع المساكن.

2-5-5- معدل شغل المسكن / فرد / مسكن .

جدول رقم 09: معدل شغل المسكن 2008 .

العجز	معدل فرد/مسكن	عدد المساكن	عدد السكان	البلدية
184	6.23	3787	23612	برهوم

المصدر : المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2009

من خلال الجدول والمعطيات المبينة فيه نلاحظ ومن خلال المعدل الوطني للكن والمقدر ب6 فرد لكل مسكن نلاحظ أن نسبة العجز بسيطة يمكن حلها.

3-5-05 الاحتياجات من السكن 2018 حسب الجدول .

جدول رقم 10: الاحتياجات من السكن سنة 2018

البلدية	عدد السكان 2013	عدد السكان 2018	الزيادة السكانية	معدل شغل المسكن	احتياجات السكن
برهوم	27908	32668	4760	6	793

المصدر : المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2009

6-التجهيزات بالمدينة:

جدول رقم 11 : التجهيزات بالمدينة

الرقم	مدينة برهوم
01	دار البلدية
02	حظيرة البلدية
03	الدرك الوطني
04	مقر الحرس البلدي
05	الحماية المدنية
06	البريد والمواصلات
07	المدرسة القرآنية
08	الضمان الاجتماعي
09	فرع التكوين المهني
10	مقر سونلغاز
11	المركز الهاتفي
12	المذبح البلدي

السوق الأسبوعي	13
عيادة متعددة الخدمات	14
المسجد	15
مقر الأمن الحضري	16
الفرع البلدي	17
قاعة علاج	18
فرع بريدي	19
ملعب بلدي	20

المصدر : المخطط التوجيهي للتنهية و التعمير 2009

بالإضافة إلى هذه التجهيزات الموجودة يوجد 15 مدرسة ابتدائية موزعة على تراب البلدية و

ثلاث متوسطات و ثانويتين انظر المخطط رقم : 02.

7- الوضعية الاقتصادية : يختص النشاط الاقتصادي في إنتاج وتوزيع المنتجات

والخدمات الضرورية لحياة الفرد والمجتمع هذا النشاط يتمثل أساسا في علاقة الإنسان بالطبيعة من جهة وعلاقة الأشخاص فيما بينهم من جهة أخرى من خلال هذه العلاقة يتمكن الإنسان من تلبية حاجياته المتنامية وتطويرها .

1-7 الإنتاج الحيواني :

جدول رقم :12 الإنتاج الحيواني.

الحيوانات	برهوم
ابقار	110
اغنام	12000
ماعز	1500
دواجن	215000

المصدر : مديرية المصالح الفلاحية .المسيلة لسنة 2012

من خلال الجدول نلاحظ أن اكبر نسبة لتربية الحيوانات هي الأغنام والتي تعتبر بدورها مصدرا لتجارة اللحوم الحمراء بالمنطقة .

8- الهيكلية العمرانية: عند دراسة المحيط العمراني لمدينة برهوم نلاحظ عليه عدة عناصر مهيكلتها منها:

1-8 مركز المدينة الرئيسي: ويقع على الطريق الوطني رقم 40 وعند التقائه مع الطريقتين الولائيتين رقم 01 ورقم 42 وتوجد به أغلبية المرافق الإدارية والثقافية كالبديية والمركز الثقافي ،البريد والموصلات المسجد والمدرسة الابتدائية .

العمران شبه شطرنجي منتظم أحيانا وعناصره العمرانية بسيطة وغير مختلفة وكذلك العلاقات الوظيفية والمجالية بين معظم المرافق غير مباشرة ولا يلاحظ عليها تسلسل للمجالات والوظائف .

2-8 مركز المدينة المدعم الثانوي : يقع على طول الطريق الوطني رقم 40 بين واد برهوم وواد المنايفة وتوجد به بعض المرافق مدرسة ابتدائية ومتوسطة ومسجد وملعب بلدي وتعاونية فلاحية ومقر وسكنات البناء الترقوي المدعم والتي انشأت حديثا .

ويمكن أن يلعب دورا هاما في هيكلية المحيط العمراني للمدينة وتنظيم حركة السكان داخله وللتخفيض من الاكتظاظ الذي يعرفه المركز لو هيكل واستغلت المساحات الفراغية المحيطة به من اجل أن تعطي تسلسلا جديدا للمجالات والوظائف انطلاقا منه.

مركز المدينة الثانوي المدعم – ب- ويقع داخل النسيج العمراني الواقع بين واد برهوم والطريق الولائي رقم 42 وتوجد به ثانوية ومدرسة ابتدائية ومتوسطة ومسجد .

لم يؤد دورا ملاحظا في هيكلية المحيط العمراني للمدينة خاصة من الناحية المجالية لوجود اغلب مرافقه مبعثرة بدون أي تمركز بها وكون علاقته الوظيفية و المجالية بالعناصر المهيكلة الأخرى ضعيفة وغير مباشرة

3-8-المحاور المهيكلة :

- المحور المهيكل الرئيسي: هو الطريق الوطني رقم 40 ويعتبر محورا مركبا مجاليا ووظيفيا ومنه تسلسل المجالات والوظائف .
- المحور المهيكل الثانوي : ويتكون من الطريقتين الولائيتين رقم 01 ورقم 42 ويعتبران محوران مركبان مجاليا ووظيفيا إذ لا بد أن المجالات العمرانية تتطور في اتجاهه، لكن تسلسلها يبقى من المحور المهيكل الرئيسي .

- المحور المهيكل الثالث : وهو الطريق الرابط بين العقدتين

الوظيفيتين الثالثتين الواقعتين على الطريقتين الولائيتين رقم 01 ورقم 42 ويعتبر

9 - دراسة النشاط التجاري بمدينة برهوم :

9-1- طبيعة النشاط التجاري بالمدينة : تختلف النشاطات التجارية بمدينة برهوم باختلاف الحاجيات اليومية للسكان فنجد محلات المواد الغذائية تتوزع في جميع أحياء المدينة نظرا للتردد اليومي للسكان عليها كما نجد محلات الألبسة وغيرها من المحلات الموجهة نشاطاتها إلى الاستهلاك اليومي للسكان تتركز في الشوارع الثانوية للمدينة ، وللافت للانتباه في المدينة التركز المتعدد للأنشطة التجارية على

طول المحور الرئيسي في المدينة حيث قمنا بدراسة إحصائية للمحلات التجارية في المحور وتوصلنا الى النتائج التالية :

9-2- إحصاء المحلات التجارية بالشوارع الرئيسي بمدينة برهوم :

تعتبر المحلات بمختلف أنواعها الخدمائية ، التجارية و الصناعية من أهم المكونات الأساسية التي تشكل البيئة العمرانية لأي مدينة فهي المحرك الأول لحركة المجال الحضري، وعاملاً مهم في تنشيط مختلف أبعاده ، وهي موزعة على طول المحور الرئيسي حسب الجدول التالي :

جدول 13 : المحلات التجارية على جانبي الطريق الوطني رقم (40) لمدينة برهوم .

النوع	العدد	النسبة	الملاحظة
مواد غذائية	17	7.11%	نسبة متوسطة
قطع الغيار	43	17.99%	نسبة كبيرة
مواد البناء	19	7.97%	نسبة متوسطة
حرفي	07	2.92%	نسبة ضعيفة
محطة غسل السيارات	03	1.25%	نسبة ضعيفة
صيدلية	03	1.25%	نسبة ضعيفة
محطة بنزين	1	0.41%	نسبة ضعيفة
مقهى	12	5.00%	نسبة متوسطة
مطعم	17	7.11%	نسبة متوسطة
خردوات	9	3.76%	نسبة ضعيفة
جزار	53	22.17%	نسبة كبيرة
بيع الملابس الجاهزة	17	7.11%	نسبة متوسطة
حلويات	02	0.83%	نسبة ضعيفة
أواني و أثاث و أجهزة كهرو منزلية	06	2.51%	نسبة ضعيفة
وكالة كراء السيارات	02	0.83%	نسبة ضعيفة

كشك	11	4.60%	نسبة متوسطة
تجارة العجلات	08	3.34%	نسبة ضعيفة
مكتبة	01	0.41%	نسبة ضعيفة
وكالة تأمين السيارات	02	0.8%	نسبة ضعيفة
خضر و فواكه	06	2.51%	نسبة ضعيفة
المجموع	239	100%	تحتوي مدينة برهوم على عدد كبير من المحلات التجارية بشتى أنواعها على جانبي الطريق الوطني رقم (40) وتشهد تجارة اللحوم اكبر نسبة للمحلات بقدر ب22.17% من مجموع المحلات التجارية

المصدر: الطالب 2017 .

9-3- ازدهار تجارة اللحوم والخدمات:

من خلال دراستنا للمحلات التجارية ، على جانبي الطريق الوطني رقم (40) وجدنا أن عددها كبير و أن أعلى نسبة هي تجارة القصابية (الجزارة) و هي التجارة السائدة في المدينة، ثم تليها تجارة قطع الغيار وهذا ما يدل على أن نسبة معتبرة من سكان مدينة برهوم يمتنون هاتين التجاريتين و وجدنا أن كل هذه المحال التجارية موزعة خطيا على محور واحد. كما لاحظنا تواجد مكثف للمقاهي والمطاعم مقارنة بطول المحور حيث يتواجد مقهى ومطعم في كل 100 متر من المحور تقريبا مما يزيد من إقبال الزبائن وبالتالي زيادة حركة المشاة والسيارات .

9-4-دائرة التأثير لتجارة اللحوم:

قمنا باستقصاء للزبائن بالمحور أثناء اقتنائهم لمستلزماتهم اليومية فكانت الإجابات مختلفة فمنهم من أجاب بأنهم من بلديات مجاورة (مقرة – الداهانة – تقلعيت – اولاد عدي – عين الخضراء- مسيلة) ومنهم من كانت إجابته بأنهم من سكان البلدية وبعضهم أجاب بأنه من ولايات مجاورة (سطيف-بـرج

بوعريريج - الجزائر) وقد أبدوا ارتياحا لأسعار اللحوم بالمدينة غير أنهم وجدوا صعوبة في ركن سياراتهم على مستوى الشارع مما اضطرهم إلى ركنها في الشوارع الثانوية للمدينة.

خلاصة الفصل الثاني: تعتبر مدينة برهوم مدينة خطية تطورت تطورا تلقائيا وفق

الطريق الوطني رقم 40 وبموازاته رغم وجود محورا مهيكلا وحاليا ووظيفيا ثانويا مهما والذي بدأ يعرف نوعا من التطور للبنىات الفوضوية في اتجاهه وهذا بعد أن بنيت معظم المساحات الموجودة على المحور المهيكل الرئيسي .

النسيج العمراني للمدينة ذو شبكتين ،شبكة شبه شطرنجية منتظمة أحيانا بالوحدات،أ، ب ، و، د وشبه شعاعية غير منتظمة بالوحدة ج .

داخل هذا النسيج نلاحظ عدة عناصر مهيكلة مهمة والتي من بينها مركز المدينة الرئيسي والمركزيين الثانويين المدعومين والذين رغم أهميتهما من حيث احتوائهما علي عدة مرافق عامة مهمة إلا أنهم لم يهيكلوا المدينة كما ينبغي ولم يخلقوا عناصر جديدة تتسلسل منها المجالات الحضرية ووظائفها هذا لكون العلاقات والروابط الموجودة بينهم بقيت ضعيفة وغير مباشرة كمثيلاتها بين المرافق العامة لنفس المركز .

كما توجد بهذا النسيج عدة عقد مجالية ووظيفية مهمة لاكتها غير مدروسة ولم تأخذ بعين الاعتبار تميزها علي نقاط تلاقي وتقاطع الطرقات الأخرى مع بعضها البعض.

- تزدهر تجارة اللحوم الحمراء والخدمات وتتركز على طول المحور، مما يؤدي إلى إقبال كبير على هذا النوع من التجارة يزيد من كثافة الحركة الميكانيكية وحركة المشاة وبالتالي يحدث اختناق مروري على طول المحور، يصل مدى تأثير هذا النشاط إلى مستوى إقليمي.

- وعليه يمكن الإجابة على الفرضية الأولى بان النشاط التجاري بالمحور الرئيسي ببرهوم يؤثر تأثيرا سلبيا على حركة المرور.

تمهيد :

للتمكن من معرفة خصائص ومميزات المحور المدروس وبالتالي التعرف على القدرة الاستيعابية له لابد من دراسة تحليلية لهذا المحور من اجل تشخيص للوضع الراهن والتعرف على المشاكل المطروحة وإيجاد حلول لها .

1-تقديم المحور :

يربط المحور شرق المدينة بغربها ويقسمها إلى نصفين شمالي وجنوبي عبر الطريق الوطني رقم 40 الرابط بين مقرة والمسيلة يصل طول المسار إلى 1.5 كلم حيث يتغير عرضه من 12- 17 م وهو محور غير مزدوج ويعتبر محور أساسي ومهيكل للمدينة توجد به مجموعة من التجهيزات (محطة البنزين قبائلي دار البلدية سابقا –المدرسة القرآنية ومسجد السلام وكذا ابتدائية أول نوفمبر 1954 وهي أقدم مدرسة بالمنطقة حيث كانت ثكنة عسكرية زمن الاستعمار وحولت إلى مدرسة بعد الاستقلال بالإضافة إلى النزل البلدي وهو عبارة عن تجمع للمحلات التجارية في الطابق الأرضي وجمعيات مختلفة في الطابق الأول .

2-أسباب اختيار المحور :

أهمية المحور لوقوعه على طول الطريق الوطني رقم 40 ويعد المحور الوحيد الذي يربط شرق المدينة بغربها .

يحتوي المحور على مجموعة مهمة من التجهيزات والمحلات التجارية التي تتطلب التنقل اليومي للسكان

يشهد المحور تعطلات في حركة المرور في أوقات الذروة خاصة في منطقة مركز تجارة اللحوم الحمراء .
إضافة صورة عمرانية للمدينة بتفعيل دور المحور وتوجيه حركة الوزن الثقيل .

3- تقسيم المحور:

قمنا بتجزئة المسار إلى جزئين وقد تم هذا التقسيم على أساس خصائص كل جزء وجعل نقاط بداية ونهاية لكل جزء معروفة وكذا تسهيل عملية الدراسة.

3-1-الجزء الأول : من (محطة البنزين قبائلي – مدرسة أول نوفمبر) :يغلب على هذا الجزء السكنات الفردية ووجود بعض التجهيزات المهمة والمحلات التجارية والخدماتية .

3-2- الجزء الثاني : مفترق الطرق مدرسة أول نوفمبر إلى جسر واد برهوم من الجهة الغربية حيث يغلب على هذا الجزء السكنات الفردية والتي يستغل الطابق الأرضي كله في التجارة والخدمات أين تتركز محلات بيع اللحوم بأنواعها وكذا المطاعم ومحلات المواد الغذائية. انظر المخطط رقم : 06

4- الدراسة العمرانية للمحور :

4-1- السكنات والواجهات المظلة على المحور

يغلب على أنماط السكنات الموجودة على المحور السكن الفردي والذي بدوره يخلق اختلاف في المستويات باختلاف القدرة الشرائية للسكان وبالتالي يغيب التصميم العمراني المستدام كما تتميز معظم واجهاتها بوجود المحلات في الطابق الأرضي وسكنات في الطابق العلوي .

الصورة رقم: 01 سكن فردي بطابقين (أفريل 2017)



4-2-التأثير العمراني على طول المحور:

- اللافتات :

تكاد تنعدم إشارات المرور على طول المسار خاصة في مفترقات الطرق أين تبرز أهمية إشارات المرور بشكل كبير هذا الغياب الكبير لإشارات المرور خلق ضوضاء وفوضى في جزئي المسار كما نجد العديد من اللوحات الإشهارية للمحلات التجارية وبعض الخدمات .

- المهمات :

هي إحدى وسائل التهئة المرورية توضع في مناطق محددة بهدف إجبار السائقين على التخيض من سرعتهم وتنقسم إلى ثلاثة أشكال :

الممهل القصير والانسبابي وممهل السطح العلوي المستوي وهذه في الغالب هي الأنواع المستعملة في الوطن وما تمت ملاحظته غياب كلي للممهل وحتى أماكن مرور الراجلين غير أن مدخل المحور من الجهتين الشرقية والغربية شهد عمليات تهيئة مهمة أضفت طابعا عمرانيا وجماليا للمدينة .

- الإنارة :

يتوفر المحور على إنارة جيدة ومتكاملة بتغطية 100 بالمئة من الإنارة العمومية لتوفر بذلك الإنارة الجيدة والملائمة للمستعملين .

الصورة رقم 02 الإنارة العمومية بالمحور(2017أفريل)

لصورة رقم 03 الإنارة العمومية بالمحور(2017أفريل)



ر : الطالب 7



حسب المعيار الدولي تعتمد المسافة بين سلة المهملات وأخرى 25م وفي مواقف السيارات والحافلات 5 أمتار غير أنها تشهد نقص على طول المحور هذا ما يؤدي إلى غياب ثقافة المحافظة على بيئة نظيفة وسليمة وهي مختلفة النوع حسب موضعها وقليلة العدد .

- المساحات الخضراء :

تكاد تنعدم المساحات الخضراء على طول المحور غير أن عمليات التهيئة الأخيرة التي قامت بها البلدية للمدخلين الشرقي والغربي للمدينة والذي مزج بين التهيئة للشارع الرئيسي من (بلاط وخرسانة مسلحة) والمساحات الخضراء والأشجار أضفى صورة جمالية على الشارع .

- الكراسي :

نجد الكراسي غير متوفرة بشكل ملائم ما عدا في بعض أماكن محطات الطاكسي وأمام مقر البلدية القديم غير انه تم إضافة مجموعة من الكراسي حديثة الصنع في المدخل الشرقي للمدينة وتبقى غير كافية مما يجب علينا التفكير في وضعها بشكل يلبي الاحتياجات السكانية ويحقق العدالة الاجتماعية .

3-4-التجهيزات:

يوجد عدد من التجهيزات على طول المحور تختلف وظيفتها وأهميتها في المصدر المقصود من طرف السكان . حيث تخلق بجوارها حركة مشاة معتبرة .

الصورة رقم 03: المدرسة القرآنية (أفريل 2017)



201

4-4-الهيكل القاعدي:

4-4-1هيكل الطريق:

الجزء الأول: محطة البنزين قبائلي- مدرسة أول نوفمبر الذي يصل طوله إلى 400م

وعرضه يصل إلى 25 متر وهو بمثابة طريق مزدوج يعد المدخل الشرقي للمدينة حيث

قمنا بإجراء مقطع عرضي ا-ا

حيث لاحظنا أن المحور في هذا الجزء يستوعب حركة ميكانيكية وحركة مشاة معتبرة كما توجد به

مساحة كافية على الجانب الأيسر من المحور وهي بمثابة طريق يوجد على طول جانبيه مواقف

للسيارات

عادة ما تستغل أيام السوق الأسبوعي بالمنطقة لركن السيارات.

من خلال المقطع ب-ب ومقارنة بالمقطع ا-ا نجد أن المساحة أو الطريق المزدوج بالجهة اليسرى للمحور يختفي مع بداية مقر البلدية القديم وبالتالي تصبح الطريق اقل اتساعا . كما يوجد موقف للسيارات أمام مقر البلدية والمدرسة القرآنية يخفف الضغط ويقلل من ركن السيارات على طول جانبي المحور .

الجزء الثاني :

ويبدأ من مفترق الطرق لمدرسة أول نوفمبر وحتى جسر وادي برهوم بطول يصل إلى 1100م ويتراوح عرضه بين 16-23م كذلك هو بمثابة طريق مزدوج غير أن عرض الطريق ينقص في هذا الجزء أين منطقة بيع للحوم الحمراء وتركز المطاعم والمقاهي وهو من بين النقاط التي تشهد حركة مشاة كثيفة وازدحام مروري . انظر المخطط رقم 07

2-4-4 دراسة الحركة المرورية:

شمل الحصر المروري في الجزء الثاني خلال ثلاث فترات في اليوم (الصباح –منتصف النهار – وفي المساء يوم 13-05-2017 وكان كالتالي :

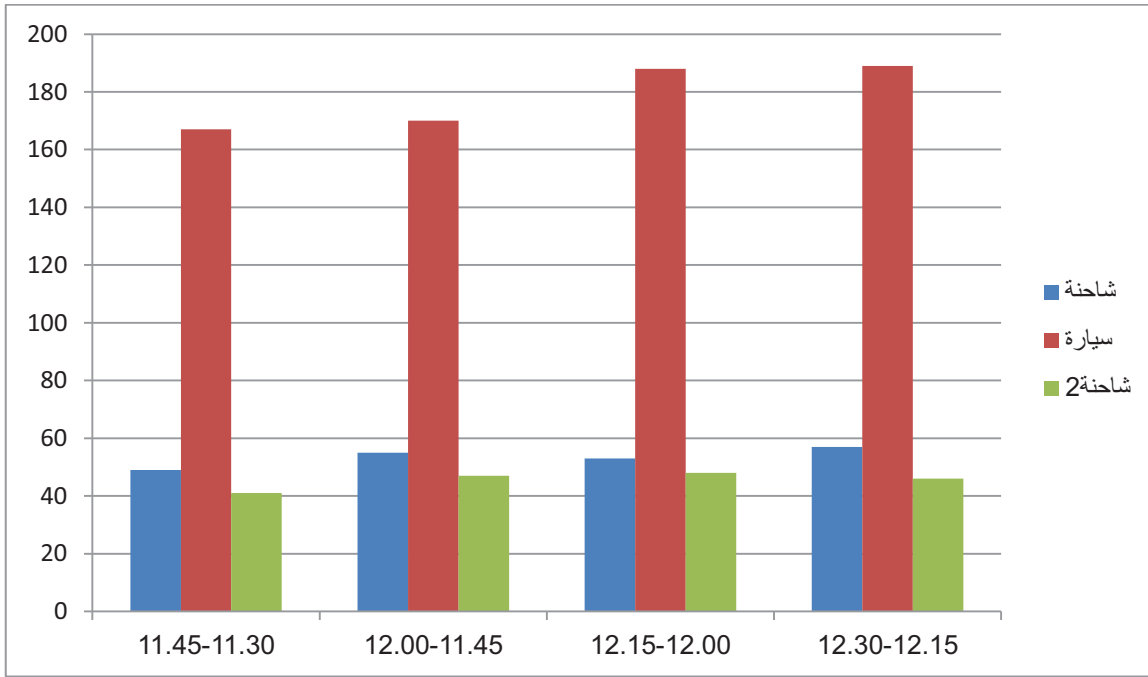
الجدول رقم 14 : نتائج الحصر المروري في المقطع الثاني للمحور الفترة الصباحية

المجموع	الاتجاه الثاني		الاتجاه الأول		التوقيت
	سيارة	شاحنة	سيارة	شاحنة	
422	165	41	167	49	11.45-11.30
433	161	47	170	55	12.00-11.45
456	167	48	188	53	12.15-12.00
470	178	46	189	57	12.30-12.15
1781	671	182	714	214	المجموع

المصدر: الطالب 2017

$$\text{معدل التدفق} = 4 * 470 = 1880 \text{ مركبة/ الساعة}$$

المنحنى البياني رقم 02 : نتائج الحصر المروري بالمقطع الثاني للمحور الفترة الصباحية



المصدر : الطالب 2017

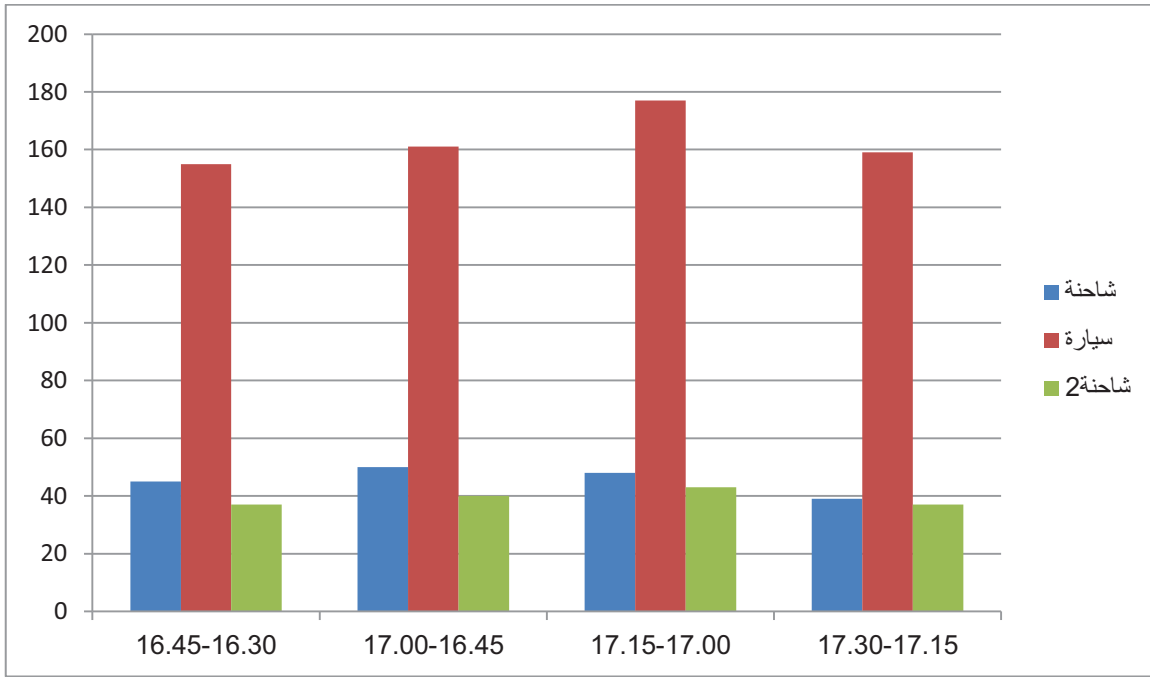
الجدول رقم 15 : نتائج الحصر المروري في المقطع الثاني للمحور الفترة المسائية

المجموع	الاتجاه الثاني		الاتجاه الأول		التوقيت
	سيارة	شاحنعة	سيارة	شاحنعة	
397	160	37	155	45	16.45-16.30
408	157	40	161	50	17.00-16.45
430	162	43	177	48	17.15-17.00
402	167	37	159	39	17.30-17.15
1637	646	157	652	182	المجموع

المصدر : الطالب 2017

معدل التدفق = $4 \times 430 = 1720$ مركبة/ الساعة

المنحنى البياني رقم 03 : نتائج الحصر المروري بالمقطع الثاني للمحور الفترة المسائية



المصدر : الطالب 2017

الحسابات:

حساب معامل ساعة الذروة PHF:

$$PHF = (Peak Hour Volime) / (Peak Rate of FLOW * 4)$$

التطبيق العددي :

لدينا:

معدل التدفق اليومي = (معدل التدفق في فترة منتصف النهار + معدل التدفق في الفترة المسائية) / 2

$$1800 = 2 / (1720 + 1880) = \text{معدل التدفق اليومي}$$

معدل التدفق اليومي = 1800 مركبة / ساعة

$$1880 = 4 * 470 = \text{التدفق المروري}$$

وبالتالي بتطبيق القانون نجد :

$$PHF = 1800 / 1880$$

$$PHF = 0.95$$

التعليق :

من الحسابات وجدنا قيمة معامل الذروة يساوي 0.95 يعني أن هناك حركة شبيهة منتظمة في هذه النقطة من المحور .

حساب نسبة مشغولية الطريق :

يعبر مستوى الخدمة عن حالة الانسياب المروري على الطريق اذ يمكن ان ننسب حجم المرور الى سعة الطريق للتعرف على نسبة مشغولية الطريق .

$$LOS=V/C$$

نسبة مشغولية الطريق = حجم المرور / سعة الطريق

لدينا معدل التدفق اليومي = 1880 مركبة /ساعة

سعة الطريق = 8000 مركبة /ساعة وبتطبيق العلاقة :

$LOS=V/C$ نجد أن مستوى الخدمة قيمته 0.23 وهو ينتمي إلى المستوى الأفضل A إلا أن الواقع

يعكس غير ذلك وهذا راجع إلى :

- النقص الملحوظ في مواقف السيارات
- عدم وجود ممرات الراجلين يحتم على المشاة التجاوز العشوائي للطريق.
- استعمال المشاة للطريق بسبب استغلال التجار للرصيف .
- النقص في إشارات المرور .

4-6-مفترقات الطرق الهامة في المسار:

يتواجد على طول المسار على طول المحور بالمدينة ثلاث تقاطعات رئيسية تختلف فيما بينها من حيث الأهمية والشكل التصميمي وحجم حركة المرور المتدفق إليها إلا أن هذه المفترقات تخلو من معابر المشاة وفوضى في توجيه الحركة الميكانيكية وتداخلها فيما بينها لعدم وجود الإشارات الضوئية تماما وكذا إشارات المرور العادية مما يؤدي إلى التقليل من قدرة مفترق الطرق على استيعاب الحركة فيؤدي إلى الازدحام وبالتالي التأثير على البيئة خاصة الضجيج والتلوث وما يسببه من أثار سلبية على حياة السكان المحليين . كما لاحظنا سوء التصميم الهندسي لمفترقات الطرق .

4-7-أماكن توقف السيارات :

الصورة رقم 05 موقف للسيارات بالمحور(أفريل 2017) الصورة : 06 موقف للسيارات بالمحور(أفريل 2017)



المحور والذي يبدأ من محطة البترين قبائلي وحتى مفترق

الطرق أول نوفمبر بينما تكاد تكون منعدمة في الجزء الثاني من المحور مما يضطر أصحاب المحلات

إلى ركن سياراتهم على طول جانبي المحور مما يؤدي إلى ضيق عرض الطريق كما يلجا بعض المارة إلى ركن سياراتهم بجانب السيارات المتوقفة مما يخلق ضيقاً في عرض الشارع فينتسبب هذا في اختناق مروري .

5- حركة المشاة :

تساعد حركة المشاة في المحافظة على البيئة بسبب خلوها من الضجيج والتلوث وسهولة الوصول إلى المحلات التجارية لتلبية الحاجيات اليومية غير أننا لاحظنا أن حركة المشاة تعاني من مشاكل عدة منها ضيق عرض الرصيف واستعماله من طرف التجار في عرض سلعهم وخاصة أصحاب المطاعم والمحلات والمواد الغذائية مما يتسبب في تداخل لحركة الميكانيكية مع حركة المشاة مما يعرض المشاة للخطر عند العبور أو المشي بجانب الرصيف .

6- الأرصفة:

الصورة رقم 08 وضعية الرصيف (2017)



الصورة رقم 07 وضعية الرصيف بالمحور (أفريل 2017)



(أفريل 2017)

أب 2017



: الطالب 2017



من خلال الزيارة الميدانية لاحظنا أن حالة الرصيف جيدة بصفة عامة لأنه شهد تجديدا خلال السنة الماضية يبقى عرض الرصيف الذي لا يستوعب حركة المشاة خاصة في المقطع الثاني من المحور كما زاد الأمر تعقيدا عرض التجار لسلعهم على الرصيف المخصص للمشاة .

- صور بعض الأنشطة بالمحور

الصورة رقم : 12 محل بيع المواد الغذائية افريل 2017

الصورة رقم : 11 محل بيع قطع الغيار للسيارات



طاليد
الد



الطالب 2017

الطالب 2017

الصورة رقم 16: محل جزار افريل 2017

الصورة رقم : 15صيدلية افريل 2017



20

الب 017

خلاصة الفصل :

تطرقنا في هذا الفصل إلى تحليل المحور المقترح للدراسة من المدخل الشرقي للمدينة إلى المدخل الغربي أين تطرقنا فيه إلى الدراسة العمرانية على مستواه بالإضافة إلى الهياكل القاعدية الموجهة بالمسار وبالاعتماد على التحقيق الميداني توصلنا إلى :

- يعتبر المحور المدروس الوسيلة الوحيدة لربط شرق المدينة بغربها
- يوجد نمط وحيد ومتكرر للنسيج العمراني على طول المحور يتمثل في السكن الفردي الخاص .
- يحتوي المحور على بعض التجهيزات المهمة تتطلب تنقلات يومية للسكان مما يخلق نوع من الازدحام والحركة المستمرة على المحور .
- فساحة المحور في جزئه الأول وغياب ذلك في الجزء الثاني مما يعيق حركة المرور والمشاة .
- تداخل بين الحركة الميكانيكية وحركة المشاة على مستوى مفترقات الطرق لغياب المعابر الخاصة بهم
- ركن السيارات طوال اليوم على جانبي الطريق في الجزء الثاني من المحور أين تتركز الأنشطة التجارية يقلل من عرض الشارع وبالتالي تقلل من تدفق الحركة
- تتركز اغلب النشاطات التجارية على طول المحور ونجد اكبر عدد لمحلات تجارة القصابة .

الخاتمة:

إن التنظيم والقراءة المستقبلية لأي مدينة و ربط زيادة عدد سكانها مع زيادة الأنشطة التجارية وحركة المرور بالمدينة ، قد يجنبنا الكثير من المشاكل العمرانية التي تعاني منها أغلب مدننا في الوقت الحاضر ، إلا أنه لا يقضي عليها نهائيا مهما كانت الدراسة المستقبلية .

وكخاتمة لدراستنا التي تطرقنا فيها لدراسة تأثير النشاط التجاري على حركة المرور بمدينة برهوم، وجدنا أن هناك علاقة تكاملية بين النشاط التجاري وحركة المرور بالمدينة غير أن عدم تطابق مخططات التهيئة و التعمير، وأدوات الرقابة على الأنشطة التجارية والقوانين المتعلقة بحركة المرور

أدى إلى نوع من عدم التوازن في هذه العلاقة فجاءت هذه المحاولة مني كمهندس عمراني و مسير للمدينة ، من أجل إيجاد بعض الحلول لمشكل الاختناق المروري ، وذلك بإعادة التوازن للعلاقة بين النشاط التجاري وحركة المرور

مما حتم علينا اقتراح مجموعة من الحلول و التوصيات ، التي توصلنا إليها

✓ اقتراح مسار خارج المحور لسيارات الوزن الثقيل بالمدينة والذي تم اقتراحه في الجهة الجنوبية للمدينة بدا من مدخلها الشرقي وانتهاء عند مدخلها الغربي .

✓ تهيئة وتجهيز المحور المقترح بكل مستلزمات السلامة المرورية .

✓ تنظيم المحور المدروس بالإشارات المرورية اللازمة واستعمال نظام المناوبة خمسة عشر يوم لجهتي المحور

✓ تنظيم وتوجيه الحركة وخاصة في التقاطعات المهمة بالمدينة بتوفير الإشارات الضوئية وممرات المشاة وخاصة ممرات ذوي الاحتياجات الخاصة

✓ تطبيق القوانين الرديعية على التجار المخالفين الذين يعرضون سلعهم على الرصيف.

✓ تهيئة موقف للسيارات في الجزئ الأول من المحور علما إن المساحة متوفرة

و في الأخير نرجو أن نكون قد وفقنا في هذا المجهود المتواضع لدراستنا و التي أخذت منا الوقت الكثير والجهد الكبير في تحصيلنا للمعلومات والتقارير و تحليلها وصياغة المقترحات، التي نأمل أن تطبق على الميدان بغرض إعادة التوازن للعلاقة بين النشاط التجاري وحركة المرور بمدينة برهوم ولتمكين الوافدين إليها من اقتناء متطلباتهم بكل أريحية.

المقدمة العامة

- 1 مقدمة
- 2 الإشكالية
- 3 الفرضيات
- 4 أهداف الدراسة
- 5 أسباب اختيار الموضوع
- 6 المنهجية المتبعة وتقنيات
- البحث المستعملة في الدراسة
- 7 هيكلية المذكرة

الفصل الأول

السند النظري

أ: مصطلحات ومفاهيم تتعلق بالنشاط التجاري || مفاهيم ومصطلحات تتعلق بحركة المرور

تمهيد :

- | | |
|--|-------------------------------|
| 1- العمران والتعمير | 1- مفهوم المرور |
| 2- التجارة | 2 - الازدحام المروري |
| 3- التعمير التجاري | 3- أسباب الازدحام المروري |
| 4- المدينة | 4- فترة الازدحام المروري |
| 5- الشروط القانونية لممارسة النشاط التجاري | 5- حجم المرور |
| 6- الشروط الإدارية لممارسة النشاط التجاري | 6- سعة الطريق |
| 7- الشروط المرتبطة بالتجهيز التجاري لممارسة الأنشطة التجارية | 7- مستوى الخدمة |
| 8- الإجراءات الردعية في مخالفة شروط ممارسة الأنشطة التجارية | 8- معامل ساعة الذروة |
| 9- دور أدوات التهيئة والتعمير في ممارسة الأنشطة التجارية | 9- أنواع المرور |
| . | 10 - الزيادة السكانية |
| . | 11- متوسط الدخل الشهري للأسرة |
| . | 12- ملكية المركبات (السيارات) |
| . | 13 -توزيع مراكز العمران |
| . | 14- النشاط الاقتصادي |
| . | 15 - التقدم التكنولوجي |

خلاصة الفصل الأول

الفصل الثاني

الدراسة التحليلية لمدينة برهوم

الفصل الثاني

الدراسة التحليلية لمدينة برهوم

تمهيد

- 1- تقديم ولاية المسيلة
 - 2- تقديم مدينة برهوم
 - 1-2- الموقع الجغرافي
 - 2-2- الموقع الإداري
 - 3- التطور التاريخي لمدينة برهوم
 - 1-3- الفترة الرومانية
 - 2-3- الفترة الاستعمارية
 - 3-3- الفترة بعد الاستقلال إلى يومنا هذا
 - 4- الشبكة الهيدروغرافية
 - 5- معطيات السكان والسكن
 - 6- التجهيزات بالمدينة
 - 7- الوضعية الاقتصادية
 - 8- الهيكلة العمرانية
 - 1-8- مركز المدينة الرئيسي
 - 2-8- المحاور المهيكلية
 - 3-8- العقد ونقط تلاقي الطرقات
 - 9- دراسة النشاط التجاري بمدينة برهوم
 - 1-9- إحصاء المحلات التجارية بالمحور الرئيسي
 - 2-9- ازدهار تجارة اللحوم والخدمات
 - 10- دائرة التأثير لتجارة اللحوم ببرهوم
- خلاصة التحليل

الخاتمة

الفصل الثالث

الدراسة التحليلية للمحور الرئيسي ببرهوم

تمهيد

- 1- تقديم المحور
 - 2- أسباب اختيار المحور
 - 3- تقسيم المحور
 - 4- الدراسة العمرانية للمحور
 - 1-4- السكنات والواجهات المطلة على المحور
 - 2-4- التأثير العمراني على طول المحور
 - 3-4- التجهيزات
 - 4-4- الهياكل القاعدية
 - 5-4- هيكل الطرق
 - 6-4- مفترقات الطرق الهامة في المحور
 - 7-4- أماكن توقف السيارات
 - 5- حركة المشاة
- خلاصة الفصل الثالث

أولا : المراجع باللغة العربية.

الكتب

1. د.نادية فوزيل : « القانون التجاري الجزائري »، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر، 1994.
2. د.إبراهيم بن يوسف: « إشكالية العمران »، مطبعة أبو داود، بيروت، لبنان، 1992 .
3. دخلف الله بوجمعة: « العمران والمدينة »، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2005.

الجريدة الرسمية

1. القانون رقم: « 08/04 » ، المؤرخ في 14 ديسمبر 2004، 27 جمادى الثانية عام 1425، المتضمن شروط ممارسة الأنشطة التجارية ، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد (52) .
2. المرسوم التنفيذي رقم: « 182/09 » ، المؤرخ في 12 ماي 2009، 17 جمادى الأولى عام 1430، المتضمن شروط و كفاءات إنشاء و تهيئة الفضاءات التجارية ، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد (30) .
3. القانون رقم: « 25/90 »، المؤرخ في 18/11/1990، أول جمادى الأولى 1411، المتعلق بالتوجيه العقاري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد: (49).
4. القانون رقم: « 29/90 »، المؤرخ في 1 ديسمبر 1990، 15 جمادى الأولى 1411، المتضمن قانون التهيئة والتعمير، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد (52).

ثانيا : المراجع باللغة الأجنبية

الكتب

1. Alberto Zuchelli, introduction a l'urbanisme opérationnel et a la composition urbaine .EPAU. Vol 2-3, 1993.

المواقع الإلكترونية :

1. [http:// www .tas-wiki .com](http://www.tas-wiki.com) 04/03/2016
2. [http:// www .or - wikipedia . org](http://www.or-wikipedia.org) 04/03/2016
3. [http:// www .onefd .edu .com](http://www.onefd.edu.com) 04/03/2016