

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
République Algérienne Démocratique et Populaire

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

Ministère de l'enseignement Supérieur et de la Recherche scientifique



جامعة محمد بوضياف بالمسيلة
معهد تسيير التقنيات الحضرية
قسم: الهندسة الحضرية
تخصص: مدينة ونقل حضري

مذكرة تخرج مكملة لنيل
شهادة ماستر أكاديمي
العنوان

دور النقل الحضري الجماعي
في إدماج الأحياء المهمشة في المدينة
دراسة حالة مدينة تلمسان

إشراف الاستاذ

ا. لمخلطي احمد

إعداد الطالبين:

فرجي محمد الأمين

بلعباس زكرياء

السنة الدراسية 2018/2017

إهداء

بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على معلم الناس الخير سيدنا "محمد" رسول الله
صلى الله عليه وسلم وعلى وآله وصحبه أجمعين
ثم إلى خير أمة أخرجت للناس تأمر بالمعروف وتنهى عن المنكر
"الأمة الإسلامية".

أهدي هذا العمل إلى من قال فيهم الله تعالى:

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

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

إلى من تربيت معهم وسندي في هذه الحياة إخوتي وعائلي الكريمة وكل من يحمل
لقب فرجي، سلاماني .

وإلى الأساتذة الكرام وإلى كل من علمني حرفا إلى الأستاذ 'المخاطي' 'بن عطية' وأخرون
إلى كل صديق عرفته في حياتي وعزيز على قلبي وكل من تسعه ذاكرتي ولا تسعه مذكرتي،
إلى الشاخصين بهمتهم نحو السحاب في زمن انحنت فيه الرؤوس، وذلت فيه النفوس،
إلى من بثوا في أرواحنا الأمل أهدي هذا العمل.

ثم نفوس رائعة كالجبال "الشامخة"، صحبتهم "شرف"، ورفقتهم "أمان" والتواصل

معهم "حق" ونسيانهم "محال" والدعاء لهم "واجب"

كما لا أنسى معهد تسيير التقنيات الحضرية

وخاصة قسم الهندسة الحضرية

دفعة 2017 و 2018.

إهداء

بسم الله الرَّحْمَن الرَّحِيم والصلاة والسلام على معلم الناس الخير سيدنا "محمد" رسول الله
صلى الله عليه وسلم وعلى وآله وصحبه أجمعين
ثم إلى خير أمة أخرجت للناس تأمر بالمعروف وتنهى عن المنكر
"الأمة الإسلامية".

أهدي هذا العمل إلى من قال فيهم الله تعالى:

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

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

إلى من تربيت معهم وسندي في هذه الحياة إخوتي وعائلي الكريمة وكل من يحمل
لقب بلعباس و غربي .

وإلى الأساتذة الكرام وإلى كل من علمني حرفا إلى الأستاذ 'المخلطي' وآخرون
إلى كل صديق عرفته في حياتي وعزيز على قلبي وكل من تسعه ذاكرتي ولا تسعه مذكرتي،
إلى الشامخين بهمتهم نحو السحاب في زمن انحنت فيه الرؤوس، وذلت فيه النفوس،
إلى من بثوا في أرواحنا الأمل أهدى هذا العمل.

ثم نفوس رائعة كالجبال "الشامخة"، صحبتهم "شرف"، ورفقتهم "أمان" والتواصل
معهم "حق" ونسيانهم "محال" والدعاء لهم "واجب"
كما لا أنسى معهد تسيير التقنيات الحضرية
وخاصة قسم الهندسة الحضرية

دفعة 2017 و 2018.

تسکرات و عرفان

نحمد الله كثيرا، ونشكره شكرا جزيلا لأنه سهل لنا المبتغى، وأعاننا على إتمام هذا العمل المتواضع.

يسعدنا أن نتقدم بعميق الشكر، وخالص التقدير إلى استاذنا الفاضل: **لمخطي احمد** الذي اشرف علينا طيلة انجاز هذا البحث بنصائحه، وإرشاداته القيمة كما تفضل علينا بوقته، وذلك رغم انشغالاته وارتباطاته، ونتمنى أن يجعل الله هذا العمل في ميزان حسناته، وان يجعله الله ذخرا للمعهد وطلبة العلم.

كما نتقدم بالشكر للأساتذة الكرام الذين أشرفوا علينا طيلة هذه المسيرة التعليمية وسهروا لإيصال الرسالة العلمية للطلبة.

كما لا ننسى أن نتقدم بالشكر إلى كل من ساهم من قريب أو من بعيد في انجاز هذا البحث سواء طلبة وعمال ورؤساء المديریات ومكاتب الدراسات كما لا ننسى كل طلبة تسيير

التقنيات الحضرية خاصة دفعة 2017 و 2018.

الملخص

ادى التضخم الحضري للمدن و تطور نسيجها العمراني الى احداث تغيير في العديد من المجالات مثل الزيادات السكانية, و ازدياد الحاجة الى وسائل النقل و تعدد الانشطة و الوظائف, و تنوع الحياة داخل المدينة مما ترك اثاره الواضحة على تركيبة المدينة ووظائفها و حركة التنقل بها, فنتج عن هذا التطور العمراني ظهور العديد من المشاكل خاصة المتعلقة بالتنقل و الوصول الى الاماكن المختلفة بالمدينة .

مدينة تلمسان كباقي المدن الجزائرية شهدت العديد من مشاكل النقل و التي منها عدم تغطية النقل الحضري الجماعي لكافة احياء المدينة خاصة التي تنقصها تجهيزات و مرافق عمومية مما يشكل صعوبة لساكنيها في التنقل و الحركة الى وسط المدينة التي بها تتركز كل النشاطات .

و نهدف من خلال هذه الدراسة الى معرفة مدى دور النقل الحضري الجماعي في ادماج الاحياء المهمشة في المدينة, وتوضيح كيف يقوي انتماء الاحياء المعزولة للمدينة و فكه لتهميش سكانها, وكيف يسهل من عملية التنقل و الوصول بين مختلف احياء المدينة و اجزاءها المختلفة .

الكلمات المفتاحية : النقل الحضري الجماعي , الادماج , الاحياء المهمشة , مدينة تلمسان

فهرس المحتويات

الموضوع الصفحة

I إهداء.

II تشكرات

III الملخص

IV فهرس المحتويات

XII فهرس الجداول

VIX فهرس الأشكال

VII فهرس المخططات

أولاً: الدراسة النظرية

الفصل التمهيدي

01..... مقدمة عامة

03..... الإشكالية.....

04..... الفرضيات.....

05..... أهداف البحث

05..... أسباب اختيار الموضوع.....

05.....تبرير اختيار ميدان الدراسة

06 منهجية البحث

06التقنيات المستعملة في انجاز الدراسة.

08 هيكله المذكرة

الفصل الأول: مفاهيم الدراسة

10.....تمهيد

الباب الأول: مفاهيم عن الاحياء و التهميش

11.....1. المدينة.

11.....2 مفهوم الاحياء السكنية.

12.....3 مفهوم التهميش

131-3عوامل التهميش

131-1-3عوامل داخلية المنشأ

132-1-3عوامل خارجية المنشأ

13.....4-الاحياء المهمشة.

الباب الثاني: مفاهيم عن النقل و النقل الحضري الجماعي

- 1- النظام الحضري 14
- 2- نظام النقل الحضري الجماعي و تخطيطه 14
- 1-2- الأهداف التي يرمي إلى تحقيقها نظام النقل الحضري الجماعي..... 15
- 2-2- المؤشرات التي يركز عليها نظام النقل الحضري الجماعي..... 15
- 1-3- مفهوم النقل الحضري..... 16
- 1-2-3- تعريف النقل الجماعي للمسافرين..... 17
- 2-2-3- النقل بواسطة الحافلات ووسائل النقل العمومي..... 17
- 3-3- مفهوم شبكة النقل الحضري الجماعي..... 17
- 4-3- دور النقل الحضري..... 18
- 1-4-3- دور النقل الحضري في التنمية الاقتصادية..... 18
- 2-4-3- دور النقل في إحداث التغيير الاجتماعي..... 18
- 3-4-3- دوره على المستوى الحضري والعمراني..... 19
- 5-3- أهمية النقل الحضري..... 19
- 6-3- الخدمة في ميدان النقل..... 20
- 1-6-3- أشكال خدمات النقل الحضري..... 20

- 20..... أشكال خدمات النقل الجماعي للأشخاص. 2-1-6-3
- 21..... نوعية الخدمة في مجال النقل. 2-6-3
- 21..... عوامل مستوى الخدمة. 1-2-6-3
- 22..... عوامل نوعية الخدمة. 2-2-6-3
- 23..... 7- معايير نوعية الخدمة في ميدان النقل الحضري. 3
- 24..... 8- وسائل النقل الحضري. 3
- 26..... 9- العوامل المؤثرة في اختيار المتنقل لوسيلة النقل. 3
- 28..... 10- التنقلات الحضرية. 3
- 28..... 1- تعريف التنقلات الحضرية. 3-10-1
- 29..... 2- أنواع التنقلات. 3-10-2
- 29..... 3- أسباب التنقلات الحضرية. 3-10-3
- 30..... 4- تقسيم تنقلات الأفراد داخل الوسط الحضري. 3-10-4
- 31..... 11- علاقة النقل بالمجال الحضري. 3
- 32..... 4- تعريف شبكة النقل الحضري الجماعي. 4
- 32..... 1- مكونات شبكة النقل الحضري الجماعي. 4-4-1
- 32..... 1- المنشآت الطرقية. 4-4-1-1

- 32..... ترتيب الخطوط . 2-1-4-4
- 33..... أ-حسب طبيعة الخطوط.....
- 33..... ب-حسب أنواع المسالك.....
- 33..... ج-حسب وسيلة النقل.....
- 34..... 3-1-4-4 . رؤوس الخطوط
- 34..... 4-1-4-4 . نقاط التوقف
- 34..... أ-أنواع المواقف.....
- 35..... ب . أبعاد المواقف.....
- 35..... ج-مقاييس وابعاد مساحة الانتظار.....
- 36..... د-معايير اختيار نقاط التوقف.....
- 36..... هـ -تجهيزات نقاط التوقف.....
- 37..... 5-1-4-4 . السرعات المطبقة في النقل الجماعي الحضري
- 37..... أ-السرعة المطلقة أو النظرية.....
- 37..... ب-السرعة التجارية.....
- 38..... ج-السرعة المتوسطة.....
- 38..... د-سرعة التنقل للمستعملين.....

- 38.....ه-سرعة الممارسة للناقل.....38
- 38.....2-4-4 . وسائل النقل الجماعي الحضري38
- 38.....1-2-4-4 . تعريف وسيلة النقل38
- 39.....2-2-4-4 . أنواع وسائل النقل الجماعي الحضري39
- 39.....3-2-4-4 . تجهيزات وسيلة النقل العمومي.....39
- 40.....أ-حجرة السائق ومقعده.....40
- 40.....ب-مقاعد الركاب.....40
- 41.....ج-الابواب ومنافذ النجدة.....41
- 41.....د-علبة الإسعاف والمطفأة.....41
- 41.....ه-مثلث الخطر.....41

الباب الثالث : النقل و الادمج الحضري

- 42...../1- مفهوم الادمج.....42
- 42.....2-1- خصائص الادمج.....42
- 43.....3-1- التوسع العمراني و طرق الادمج.....43
- 43.....1-1- ادمج الوظائف العمرانية.....43
- 43.....2-1- الادمج في النسيج العمراني.....43

1-3- دور النقل في الادماج.....44.

45.....خلاصة الفصل.

الفصل الثاني: الدراسة التحليلية

الباب الاول: تحليل مدينة تلمسان

47..... مقدمة الفصل

48.....1- اصل تسمية مدينة تلمسان

48.....2- النمو العمراني للمدينة

48..... أهم الحضارات التي مرت في مدينة تلمسان

48.....1-2- فترة ما قبل الاستعمار

51.....2-2- الفترة الاستعمارية

52.....3-2- فترة ما بعد الاستعمار

55.....- الموقع الجغرافي

58.....3- الطبوغرافيا

60.....4- المناخ

61.....5- التربة

61.....6- الغطاء النباتي

61.....7- العوائق

63.....- ملخص

- الدراسة المورفولوجية والتركييب العمراني لمدينة تلمسان:

64.....	أ-التقسيم الحضري للمدينة.
66.....	ب- الدراسة السكانية
67.....	ج - الدراسة العمرانية
69.....	هـ - التجهيزات.....
71.....	و- المساحات العامة.....

ثالثا - دراسة البنية التحتية للنقل والتنقل

72.....	1-شبكة الطرق.....
72.....	• الطرق الوطنية RN25.....
72.....	• الطريق السيار في الغرب.....
72.....	• التفريك
73.....	• محطة الحافلات
74.....	2- شبكة السكك الحديدية.....
74.....	أ- خط السكة الحديد.....
74.....	ب- خط TGV.....

الباب الثاني : تحليل واقع النقل الحضري الجماعي في مدينة تلمسان

79.....	1-1-الطرق الرئيسية.....
80.....	2-2- الطرق الثانوية.....
81.....	3-مسارات الخطوط وأنواعها في المدينة.....
81.....	3-1-الخطوط المماسية.....
83.....	4-تحليل الخطوط الجماعية.....
83.....	4-1-تحليل الخط رقم 03

84.....	1-4-تحليل الخط رقم 13
85.....	1-4-تحليل الخط رقم 23
86.....	1-4-تحليل الخط رقم B44
87.....	1-4-تحليل الخط رقم B34
88.....	1-4-تحليل الخط رقم 52
89.....	1-4-تحليل الخط رقم B12
90.....	1-4-تحليل الخط رقم B42
91.....	1-4-تحليل الخط رقم A14
92.....	1-4-تحليل الخط رقم 01
93.....	1-4-تحليل الخط رقم 04
94.....	1-4-تحليل الخط رقم 09
95.....	1-4-تحليل الخط رقم 11
96.....	1-4-تحليل الخط رقم 17
97.....	5-المفترقات
98.....	المفترق رقم (10) : مفترق مركز المدينة
99.....	6- تقييم خدمة النقل الحضري الجماعي بالحافلات
99.....	6-1- خصائص مستعملي نظام النقل الحضري بالحافلات
99.....	6-2- تحليل الاستمارة
99.....	6-2-1- تعداد الجنس
100.....	6-2-2- سن أفراد العينة
100.....	6-2-3- المهنة

- 101..... 4-2-6- سبب التنقل إلى الوسط الحضري
- 101..... 5-2-6- وسيلة التنقل
- 102..... 6-2-6- وضعية النقل الجماعي الحضري في المحيط الحضري
- 103..... 7-2-6- عدد التنقلات
- 104..... 8-2-6- أماكن تواجد مواقف الحافلات
- 104..... 9-2-6- حالة مواقف الحافلات
- 105..... 09-2-6- النقل و وجهة السكان
- 106..... 10-2-6- تغطية خطوط النقل لإحياء المدينة
- 107..... خلاصة الفصل
- 107..... مشاكل على المستوى التنظيمي المجالي
- 108..... مشاكل على المستوى التنظيمي و التسيير

الفصل الثالث : الاقتراحات و التوصيات

- 111..... مقدمة
- 113..... *اقتراحات على مستوى الهياكل القاعدية
- 113..... أ- على مستوى الطرق
- 114..... ب- على المستوى حركة الراجلين
- 114..... ج- على مستوى المحطات و المواقف
- 115..... *اقتراحات على مستوى الخطوط
- 115..... *اقتراحات على مستوى وسائل النقل
- 115..... *اقتراحات على مستوى التسيير

117.....الخاتمة العامة

مقدمة عامة

يشكل النقل جزءا مهما من الحياة المعاصرة , و الواقع أن النقل كان دائما عنصرا مهما في حياة معظم المجتمعات في العصور العابرة و سيظل كذلك في المستقبل إذ أن وسائل النقل و نظمه تعد مقياسا و مؤشرا عادلا لمدى تطور و نمو الشعوب كما أن للنقل دور كبير في تنظيم المجال .

يعتبر النقل الحضري أحد أكبر ركائز الحياة اليومية لسكان المدن , و هذا باعتباره من أهم القطاعات الحيوية و الحساسة في مجال التنمية و تتمثل هذه الأهمية في تسهيل حركة الأشخاص , كما أن للنقل دور كبير في تنظيم المجال إذ أن تطور المجتمعات الحضرية باستمرار يصاحبها نموا سكانيا كبيرا يخلق تحديات ومشكلات يصعب حلها , ما لم تتوفر لدينا الآلية المدروسة . فكل تطوير وما فيه من تضخم سكاني هائل يؤدي إلى توسع و ازدهار النشاطات التجارية و الصناعية , مما يجعل الإنسان مضطرا للتنقل بين أجزاء المدينة المختلفة لتلبية متطلباته ومتطلبات حياته اليومية .

إن نمو المدن في كثير من الأحيان ينتج عنه توزيع عشوائي للنشاطات , وتراكم الخدمات في مناطق وقصورها في مناطق أخرى , ولكن بغض النظر عن هذه المشكلات نجد أن النقل لا غنى عنه, حيث يزيل العزلة التي تفرضها بعد المسافة ويسهل التنقلات بين مختلف المناطق وخاصة المعزولة . و كما هو الحال في البلدان النامية و مدن العالم الثالث فالجزائر هي الأخرى تعاني بشكل كبير من مشاكل جمة في مجال النقل و التنقلات من بينها النقل الحضري الجماعي الذي أصبح لا يتوافق مع التوسع العمراني السريع للمدينة سواء من حيث المنشآت القاعدية للطرق أو من حيث وسائل النقل المتاحة الامر الذي أنجر عنه اختناق على مستوى وسط المدينة و عزلة أجزاء أخرى خاصة المتواجدة على أطرافها و كذا ضعف الانظمة التي تسيّر النقل و حركة المرور و التي من شأنها تقوية الشعور بالانتماء للمدينة .

و مدينة تلمسان من المدن الجزائرية التي لا تخلو هي الأخرى من هذه المشاكل حيث عرفت في العشرية الأخيرة توسعا عمرانيا كبيرا فهي همزة وصل بين المدن الشرقية والغربية للولاية و لقد أصبحت منطقة جذب بسبب الأنشطة التجارية على مستواها , و مقصدا للطلبة الجامعيين الذين يزولون دراستهم على مستوى الجامعة , هذا أدى إلى تدفق أعداد كبيرة من الأشخاص نحو المدينة طلبا للشغل أو للدراسة وارتفع بذلك حجم التنقلات داخلها فتوسع المدينة لا يمكن أن يحدث دون وجود نظام نقل حضري فعال يعمل على ربط جميع أجزاء المدينة بعضها ببعض .

لذا نلاحظ ان كثير من الدراسات المتعلقة بالنقل من بينها النقل الحضري الجماعي و المطروحة بالحاح على كل المستويات اليوم تهدف الى كيفية تحسين ظروف تنقل الاشخاص داخل المجال الحضري و ربط مناطق التوسع الحضري بالمدينة الام .

1-الإشكالية

تميزت موجة التحضر في العقود الأخيرة بميل المدن الي التوسع و الانتشار المكاني, و ما نتج عن ذلك من تحول في طبيعة العلاقة بين مركز المدينة و اطرافها والاحياء المجاورة , و هو ما اصطلح عليه بالتوسع الحضري الذي اصبح ظاهرة تميز مدن العالم والذي انتج مجالات عمرانية تعرف حركة و تنقلات يومية تختلف و تتنوع فيه الوسائط و اغراض التنقل .

ان التفاعل المتبادل بين التحضر و التنقل يجعل من الصعب التمييز بين ما ينتجه التعمير من تنقل و ما ينتجه النقل من عمران , ويرى جميع المهتمين بالموضوع ان فهم النقل الحضري هو فهم للمدينة و هذا الفهم يتطلب دراسة المجال الذي تتم فيه الحركة و معرفة العلاقة بين العمران و التنقل , فالنقل الحضري جزء لا يتجزأ من منظومة حضرية لا يمكن دراستها الا بتحليل الانظمة الفرعية التي يحتويها .

يعتبر التوسع الحضري حتمية تفرضها الحركية العمرانية للمدينة , لكن صاحبه في الكثير من الحالات بعض المشاكل المتعلقة بالارتباط المجالي و الوظيفي بالمدينة الام , و هو ما شكل تحديا امام مسيري المدن بحثا عن تحقيق التوازن و التلاؤم الامثل في هذه العلاقة , و توفير العوامل المساعدة على اندماج افضل لمناطق التوسع في المحيط الحضري عن طريق التوزيع المناسب للتجهيزات و ضمان فرص التنقل لسكان هذه الاحياء و المناطق الي مختلف انحاء المدينة.

لذلك يأتي النقل الحضري الجماعي كعامل مهم و رئيسي من عوامل الادمج التي تساهم في ديناميكية المدينة و الربط بين مختلف مناطقها و مكوناتها الحضرية و تسهيل تنقل الافراد خاصة بالأماكن المعزولة بالإضافة الي المهام الاخرى كالتقليل من مشكلات التلوث و الازدحام المروري و سبب الحياة الحضرية .

ويبدو ان موقع مدينة تلمسان الهام في مركز الولاية الواقعة اقصى الشمال الغربي للجزائر و تتميز بدرجة ربط هامة , ادى الى كبير نمو للمدينة خاصة في السنوات الاخيرة وهذا بزيادة درجة الحركة فيها و ارتفاع مستمر للطلب على النقل بصفة عامة و النقل الجماعي بصفة خاصة , هذا الاخير الذي اصبح يعاني الكثير من النقائص جعلته غير قادر على اداء هذه الوظيفة الحيوية بسبب تراكم مجموعة من الاسباب المختلفة , و هو ما انعكس سلبا على وضعية مناطق التوسع العمراني التي نمت بوتيرة سريعة في الآونة الاخيرة , و يتجلى ذلك في صعوبة التنقلات اليومية للسكان و عزلة بعض الاحياء جعلتها تبدو كمناطق منفصلة و غير منسجمة تماما مع البنية الحضرية للمدينة , الامر الذي زاد من الشعور بالتهميش و الشعور بعدم الانتماء الى هذه المدينة .

انطلاقا من هذا الطرح تشكل عملية المزوجة و التنسيق بين التوسع العمراني و النقل الحضري الجماعي رهانا حقيقيا للمستقبل الحضري و تحديا فعليا في ادارة و تسيير المدينة و نطاقها من شأنه تقوية التلاحم بين مكونات المدينة و خلق فضاء مترابط الاطراف يبعد الاحساس بالتهميش و يقوي الانتماء للمدينة .

و لمناقشة هذه الاشكالية يمكن طرح التساؤل التالية :

- كيف يمكن توظيف النقل الجماعي في دمج الاحياء المهمشة ؟

2-الفرضيات

- ان مشاركة المواطن في رسم مسارات النقل الحضري الجماعي يقلص الشعور بالتهميش و يقوي دمج

الاحياء بالمدينة

- تحسين خدمة النقل الجماعي عبر احياء المدينة يساعد في التلاحم بين مكوناتها .

3-الهدف من البحث

- معرفة أهم المشاكل والاسباب التي ادت الى تهميش الاحياء .
- دراسة حالة النقل الجماعي في التوسعات العمرانية .

4-أسباب اختيار الموضوع

من بين الأسباب التي دفعتنا إلى اختيار الموضوع نذكر منها ما يلي:

- ارتباط النقل الحضري الجماعي بالحياة اليومية للسكان و مدى تأثيره فيها
- ظهور عدة مشاكل في مجال النقل الحضري الجماعي نتيجة التوسع العمراني الذي تعرفه مدينة

تلمسان

- تغطية كل احياء مدينة تلمسان بالنقل الحضري الجماعي .
- معالجة مشاكل النقل الحضري الجماعي لهذه المدينة بالاعتماد على اشراك المواطن في هذا القطاع .

5-تبرير اختيار ميدان الدراسة

يعود اختيارنا لميدان الدراسة مدينة تلمسان إلى عدة أسباب منها :

- تدهور وضعية النقل الحضري الجماعي و عدم تغطيتها لجميع اجزاء المدينة .
- تقديم أحسن البدائل لمعالجة الاختلالات التي تعيشها هذه التوسعات وذلك في ظل استراتيجية منظومة النقل.

6. منهجية البحث:

تجسدت في جميع الإجراءات والأساليب والوسائل المستعملة التي يتبعها الباحث من أجل إنجاز عمله وإتمامه، والمنهج المستعمل في هذا البحث هو منهج التحليل الميداني واتبعنا في إنجاز هذا البحث مرحلتين هما:

. مرحلة البحث النظري:

لقد قمنا أثناء هذه المرحلة بجمع الوثائق الضرورية الخاصة بالموضوع والاطلاع على مختلف الكتب والمذكرات والمواضيع التي تناولت موضوع النقل لتكوين قاعدة علمية تساعدنا على فهم وتحليل مختلف العناصر المتعلقة بموضوع الدراسة .

. مرحلة جمع المعلومات:

تمثلت هذه المرحلة في جمع المعطيات التي تخص منطقة الدراسة من المديريات والمصالح والهيئات ومكاتب الدراسات .

. مرحلة العمل الميداني:

تعتبر هذه المرحلة أهم مرحلة من خلال قيامنا بهذا البحث حيث تم التعرف على مجال الدراسة عن طريق العديد من الخرجات الميدانية.

7. التقنيات المستعملة:

بناء على المنهج المختار سوف يتم الاعتماد على التقنيات المناسبة له والتي تشكل عوناً لنا في بحثنا وهي:

-الملاحظة: إن تقنية الملاحظة تتمتع بفوائد كثيرة فهي تعطي لنا مجالاً واسعاً لوصف شبكة النقل

الحضري الجماعي والاحياء المهمشة .

. المقابلة:

هي تقنية مباشرة اعتمدنا عليها في جمع المعطيات الخاصة بالبحث وأجريناها مع المصالح التقنية التي لها علاقة مباشرة بالموضوع ونخص بالذكر الموظفين في البلدية ومديرية النقل وسائقي الحافلات.

. الزيارات الميدانية:

تشمل الزيارة الميدانية لموقع الدراسة للتعرف أكثر على واقع النقل المعاش والمشاكل المتواجدة ومدى تأثيرها على الحركة.

. المخططات:

وهي تساعدنا بشكل كبير في عملية التحليل.

. الصور الفوتوغرافية:

تستعمل من أجل النظرة الموضوعية ومشاهدة الواقع.

. الوثائق:

وتشمل كل الكتب والمذكرات التي تناولت واهتمت بدراسة موضوع النقل الحضري الجماعي و دوره في ادماج الاحياء المهمشة في المدينة .

. الاستمارة:

تعد الدراسة الميدانية أحد الأساليب المهمة لجمع البيانات في قطاع النقل، كما أنها تضع الباحث في مواجهة مباشرة مع الظاهرة التي يقوم بدراستها وتمكنه من التحقق من صحة البيانات التي جمعت، ويتم ذلك عن طريق العينات وتوزيع استمارة الاستبيان.

دور النقل الحضري الجماعي في ادماج الاحياء المهمشة في المدينة



مقدمة عامة



1-الاشكالية

2-الفرضيات

3-الهدف من البحث

4- اسباب اختيار الموضوع

5- تبرير اختيار ميدان الدراسة

6- منهجية البحث

7- التقنيات المستعملة



الفصل الثالث :

الاقتراحات و الحلول



الفصل الثاني :

-دراسة تحليلية لشبكة النقل الحضري الجماعي للمدينة



لفصل الاول : السند النظري

-مفاهيم عن الاحياء و التهميش

-النقل و النقل الحضري الجماعي

-النقل و الادماج الحضري

الفصل الاول :

السند النظري

تمهيد

إن تعدد الوظائف والأعمال التي يقوم بها الإنسان داخل النسيج الحضري وتباعد أماكنها أدى لنشوء حركة ذهاب وإياب مستمرة عبر شبكة طرق تربط مختلف العناصر المهيكلية للمجال الحضري، إذ ترتفع كثافة هذه الحركة خاصة في وسط المدينة حيث تتركز الأعمال والنشاطات.

إن معرفة المفاهيم و تحديدها مهم في كل دراسة , و ذلك من اجل احاطة شاملة بالموضوع و من هنا جاء هذا الفصل بمحاولة ابراز و تحديد المفاهيم المتعلقة بالأحياء المهمشة و النقل الحضري الجماعي و الادمج الحضري . حيث تطرقنا اليهم بما يخدم موضوع الدراسة و يسمح بإعطائه توجهها صحيحا .

1- المدينة:

يعرفها "راتزل" RETZEL المدينة هي بمثابة نتائج أو محصلة ذات تفاعل الإيكولوجي الصادر عن فعل الإنسان وأثره العمراني في البيئة الطبيعية وتغيرها الدائم والدائب لأنماط حياته.

- ويعرفها "إيجون برجل BERGEL EGON": هي مصطلح مجرد وهي في نهاية الأمر عبارة عن مجرد تجمع فيزيقي "CONGLOMÉRATIO PHYSICAL" ويتألف من مجموعة من الشواهد الحضارية كالشوارع المنسقة والطرق المعبدة والمنازل المشيدة ومراكز التجارة وأماكن العبادة...⁽¹⁾

- يعرفها أيضا القانون التوجيهي للمدينة: هي كل تجمع حضري ذو حجم سكاني يتوفر على وظائف إدارية واقتصادية واجتماعية وثقافية...²

2- مفهوم الاحياء السكنية:

هي المساحات المخصصة للسكن في المدينة. سواء كانت مخططة او غير مخططة , حيث ظهرت الاحياء السكنية قديما تدريجيا لتلبية الحاجة للسكن و نمت بشكل فطري و امتدت رقعتها و بدء ظهورها كمناطق لها خصائص اجتماعية و اقتصادية حددتها متطلبات السكان و هذبتها قواعد و نظريات التخطيط و أصبحت المناطق السكنية من اهم مناطق المخطط العام للمدينة.

و أيضا هي منطقة جغرافية تتواجد ضمن مدينة كبيرة ويقنصر استخدام الأراضي الحي السكني على السكن الخاص دون الاستخدامات التجارية وتختلف الأحياء في معيارها الراقى أو المتمدني تبعاً لسكانها أو قيمه أرضها

(1): قباري محمد إسماعيل :علم الاجتماع الحضاري ومشكلات التجهيز والتغير والتنمية ص:283

2: . القانون رقم 06/06 المؤرخ في 20أفريل 2006 المتضمن القانون التوجيهي للمدينة ص: 10

أو جهتها، ويختلف نوع قاطني هذه الأحياء نسبة إلى صنع الإنسان الأحياء والمدن كامتداد لحاجاته الاجتماعية والاقتصادية وبنظرة سريعة إلى وضع إنساننا الحالي في هذه البيئة نجد أننا نفتقد لكثير من الحاجات الاجتماعية حتى أننا لا نتيح الفرصة لأنفسنا في التعرف على إخواننا المحيطين بنا سواء في المساكن التي نقطنها أو في الساحات والحدائق وذلك لإنماء وتفعيل الحس الاجتماعي والذي هو جل أساس تطور الأحياء.¹

- و يعرف أيضا بأنه خلية الكيان العمراني يتسم بالوظيفة السكنية المتماثلة لتمثيل معياري معين من الناحية المورفولوجية و الهيكلية الداخلية، يتكون الحي من مجموعة من الكتل المبنية محاطة بشوارع، كما يتركز على مجموعة من النقاط الأساسية مثل: مفترقات الطرق و الساحات التي تلعب دورا هاما من الناحية الاجتماعية و الاقتصادية و التي تشكل معلما و نقاط التقاء في الحي.²

3- مفهوم التهميش

غالبا ما يختصر مفهوم التهميش في صعوبة الوصول المكانية . فالبحت عن كلمة التهميش في القاموس يرجع عموما الى الفعل همش و عزل و يعني اقليم او منطقة مغلقة او منسية داخل اخرى, صعوبة الوصول , غياب مخارج مباشرة , غياب تجهيزاتالخ .

- اعطى العالم "ستيك بنجامين " مفهوما للتهميش حيث ان مصطلح التهميش لا تستخدم في مجال العمران فقط بل تمس عدة مجالات منها القانونية , الدبلوماسية , و الجيولوجية , وعرفها بانها "اقليم او جزء يقع في منطقة , تنقصه مجالات و سهولة النقل " .

3-1- عوامل التهميش ان عوامل التهميش يمكن ان تكون فزيائية (جغرافية) , سياسية , اجتماعية ثقافية و

اقتصادية , و كل منها يساهم بطريقة في عملية التهميش , فهي تتفاعل مع بعضها لإنتاج اماكن مهمشة و معزولة . كما يمكن تصنيف عوامل التهميش وفقا لمصدرها الى :

¹: www.wikipedia.org/الاحياءالسكنية.php

2: هيمه عمارة رسالة ماجستير الارتقاء الايكولوجي للأحياء السكنية الجماعية جامعة المسيلة. سنة 2000 ص 16

3-1-1- عوامل داخلية المنشأ : تخص العوامل الناتجة عن طبيعة المنطقة و سكانها (العناصر المادية الاجتماعية و الثقافية).

3-1-2- عوامل خارجية المنشأ : تخص العوامل التي لا تتولد من المنطقة او الحي المعني (العامل السياسي و الاقتصادي) هذا النوع من العوامل يميز المستويات الاقليمية و المحلية خاصة في البلدان الفقيرة حيث انها تتميز غالبا بالتبعية في ميزانيتها و سياسة الدولة . استخدم جين فارلي و بنجامين ستيك هذا المفهوم لبيينا " عدم قدرة شبكات الطرق الحضرية على اداء وظيفتها بشكل طبيعي بفعل حركة المرور الاضافية التي تفوق قدرتها " .

ان نظام النقل بصفة عامة و النقل الجماعي بصفة خاصة هو عنصر اساسي في عملية الانفتاح الاقليمي (عكس التهميش) . فبالإضافة الى العناصر المادية (البنى التحتية) فهو يتكون كذلك من عناصر غير مادية (تنظيمية) و التي من الضروري ان تأخذ بعين الاعتبار في اجراءات الوصول و هذا يثير تساؤل حول ضرورة التوازن بين الاجراءات الكمية (مختلف مؤشرات سهولة الوصول) و النوعية (مراقبة الشبكات , تنظيم النقل , ممارسات اجتماعية معينة "النقل غير رسمي".....).

- الاحياء المهمشة

هي جزء من اجزاء المدينة ذات نمط عمراني منخفض حيث تفتقر او يمكن ان نقول تفتقر لسهولة الوصول اليها

II / مفاهيم عن النقل و النقل الحضري الجماعي

1- النظام الحضري :

يقصد بالنظام الحضري *urbain system* مجموعة المستقرات البشرية ذات الصفة الحضرية ضمن رقعة جغرافية محددة (دولة، إقليم، محافظة) ويستند وجود النظام على تفاعل عناصره مع بعضها، وقد درست النظم الحضرية بحالتها الساكنة (الحجم-المرتبة)، وكانت الدراسات المعنية بالحالة الحيوية الحركية *Dynamique* للنظم قليلة، وفي الغالب بحثا عن الصيغة انتشار الأفكار والابتكارات والأمراض، أو نشوء هذه النظم وتطورها.

2- نظام النقل الحضري الجماعي و تخطيطه :

نظام النقل الحضري (يتشكل من مجموع شبكات النقل الحضري بالإضافة إلى بعض الاعتبارات، الانتظام والراحة والأمن والتسعيرة ودقة المواعيد والتلوث البيئي... الخ. وعموما يمكن القول إن نظام النقل الحضري يتألف من ستة مكونات أساسية هي (الطرق، المركبات، المحطات، نظام التحكيم، نظام التشغيل، القوة البشرية المشغلة) حيث يتوقف نظام النقل الحضري على تكامل الشبكات وبعض المعايير الكيفية. للنقل الحضري نظام يمكنه من تقديم خدمة النقل في مجال الحضري بالكمية والنوعية المطلوبة، إذ يعتبر نظام النقل الحضري الجماعي أحد الأنظمة الفعالة والمؤثرة فعلا في الاقتصاد الوطني، وقد اكتسب أهمية من عدة مزايا أهمها:

• التكاليف المعقولة مقارنة بتكاليف السيارة الشخصية.

• القدرة الاستيعابية.

• سرعة وسهولة الوصول في حالة وجود مسلك مخصص لمركبات النقل الجماعي خاصة في الطرق التي

تعرف كثافة مرورية عالية.

2-1- الأهداف التي يرمي إلى تحقيقها نظام النقل الحضري الجماعي:

يعتبر نظام النقل الحضري وسيلة لتحقيق هدف شامل يتمثل في تمكين كل المستعملين من التنقل إلى كل الوجهات (مقر العمل، المسكن، الخدمات، المراكز التجارية...)، في أحسن الظروف (السرعة، الأمن، الراحة)، وللوصول إلى هذا الهدف العام لابد من تحقيق الأهداف الفرعية التالية³:

• **سهولة التنقل:** ويكون ذلك بضمان تنقل المستعملين إلى كل نقاط وجهاتهم (أماكن العمل والخدمات وأماكن الترفيه).

• **الوقت المستغرق في التنقل:** ويكون ذلك بتقليل الوقت الذي يستغرقه المستعمل خلال تنقله.

• **الراحة:** ضمان شروط الراحة لمستعملي النقل الجماعي (نظافة، تهوية...).

• **الأمن:** رفع معدلات الأمان داخل الوسط الحضري.

• **التكلفة:** تخفيض التكاليف التي يتحملها مستعملو النقل.

• **التأثير على البيئة:** تجنب التأثير على الظروف العادية لحياة المواطنين بالتخفيض من تلوث المحيط الذي

تتسبب فيه وسائل النقل، إلى جانب الضجيج الذي تحدثه المركبات.

ولتحقيق كل هذه الأهداف يعتمد نظام النقل الجماعي على عدة مؤشرات قابلة للقياس.

2-2- المؤشرات التي يركز عليها نظام النقل الحضري الجماعي:

• **قرب السكن من المحطات ونقاط التوقف:** يمكن تحديد المسافة القصوى لبلوغ نقاط التوقف التي يمكن قطعها

مشيا على الأقدام ب:300 مترا تقريبا، بوقت مستغرق بين 5 و 10 دقائق مشيا على الأقدام مع مراعاة العوائق

الفيزيائية.

³ حليم شيوخ، بوغريس صابر، دراسة سوسيو-اقتصادية لحركة حافلات النقل الحضري وتنظيمها- دراسة حالة الخط الحضري وسط المدينة - حي عمبروش 1200 مسكن (المدينة باتنة، مذكرة تخرج 1999، ENATT ص 17_18).

● **الوقت المستغرق في النقل:** إن حساب الوقت المستغرق في النقل حسب مختلف أنماطه يسمح بمقارنة النتائج

المحصل عليها لمختلف الأنماط لتحديد الوقت المستغرق في التنقل فيما يتعلق بالنقل العمومي يجب الأخذ بعين الاعتبار أوقات التنقل مشيا على الأقدام وكذلك أوقات الانتظار في الموقف.

● **درجة ومستوى الضجيج:** الضجيج هو أكبر أعداء المجتمعات العصرية ويعتبره العلماء نوعا من التلوث البيئي

ومصادره كثيرة منها وسائل النقل وقد عمدت بعض الدول الأوروبية إلى تحديد مستويات الضجيج ب 55 ديسبل

نهارا و 45 ديسبل ليلا، ولا تسمح بإنشاء طريق جديدة إلا بعد التأكد من أن حركة المرور عليها لن تزعج المناطق

السكنية القريبة منها كما لا يسمح بإقامة مناطق سكنية جديدة قبل التأكد من سلامتها من الضجيج وقد عمدت

أيضا إلى إقامة حواجز للضجيج.

● **حكم مستعملي النقل وردود أفعالهم:**

يتم ذلك عن طريق إجراء تحقيقات مع كافة فئات السكان بما فيها تلك التي لا تتردد على استعمال وسائل النقل

الجماعي، وهذا يمكن من معرفة الأسباب التي تدفع الأفراد إلى العزوف عن استعمال وسائل النقل العمومي. هذه

التحقيقات تصدر من خلال الحكم على: قرب نقاط التوقف، الازدحام داخل الحافلة وكذا الضجيج، انتظام

الخدمة، عدد التبادلات (التغيير في الخطأ وفي نمط النقل)، النظافة، التهوية، الخدمة المقدمة بصفة عامة.

3-1- مفهوم النقل الحضري:

يعرف النقل الحضري بأنه نشاط للخدمات ينتج منفعة الزمان والمكان بواسطة شخص طبيعي أو معنوي يضمن

التحول الفيزيائي للأشخاص والبضائع في مجال الوسط الحضري على متن مركبة معدة لهذا الغرض ولمسافات

مقبولة. النقل الحضري هو مجموعة التقنيات والوسائل والبنى التحتية والوسائل التي تهدف مجتمعة في مجملها

إلى تنظيم تنقلات الأفراد والسلع في الوسط الحضري في ظروف مثلى من وقت وتكلفة وراحة⁴

4 شاعر لخضر، مشروع القطار الحضري (tramway) لمدينة باتنة: دراسة استشرافية، مذكرة مكملة لنيل شهادة ماجستير - كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير - (2010/2011)، ص14.

3-2-1- تعريف النقل الجماعي للمسافرين:

لقد عرفت المادة 02 من القانون 13/01 المؤرخ في 07 أوت 2001 النقل الجماعي للمسافرين على أنه " كل نقل

بمقابل على حساب الغير يقوم بها أشخاص طبيعيين أو معنويون مرخص لهم لهذا الغرض"⁵

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

نصت عليه المادة من نفس القانون: "يتم النقل الجماعي للأشخاص بواسطة وسائل مصممة لنقل أكثر من 09

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

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

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

3-2-2- النقل بواسطة الحافلات ووسائل النقل العمومي:

يمارس هذا النشاط بواسطة مؤسسات خاصة أو مؤسسات وطنية أو مؤسسات نقل تابعة للجماعات المحلية، لقد

استفاد القطاع الخاص من ممارسة النقل الحضري الذي رجع بالفائدة الكبيرة عليه ويمتاز بخصائص معينة أدت

إلى انتشار استعمالها بين مختلف شرائح المجتمع، وتحتل الحافلات مكانة هامة في داخل المدينة بسبب ربط

مختلف أحياء المدينة ببعضها البعض، وتخضع إلى تنظيمات معينة التوقيت، الخطوط والمواقيت وفق خدمة

النقل العمومي، بالإضافة إلي الحافلات وتوجد وسائل أخرى تستخدم في النقل العمومي والتي من منها الترامواي

، تلفريك..."⁶ والنقل الجماعي بالحافلات هو موضوع اهتمامنا.

3-3- مفهوم شبكة النقل الحضري الجماعي:

شبكة النقل الحضري الجماعي تعبر عن مجموعة المسارات المتضمنة للتنقلات الحضرية بواسطة المركبة

(الحافلة) وتتضمن جميع القطاعات الحضرية في المدينة ويمكن أن تعرف من جهة أخرى على أنها شبكة

⁵

القانون 13/01 المؤرخ في 07/08/2001 المتضمن توجيهات النقل البري وتنظيمه، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد 44، ص85.

⁶

حكيم بركاني، سيلم العايب، دراسة تحليلية لواقع النقل الحضري الجماعي وتنظيمه لمدينة عين مليلة، مذكرة تخرج ENATT، 2003، ص09.

الخطوط المرخص بها للمتعاملين ذوي المركبات (الحافلة) في الوسط الحضري، وتتضمن هذه الشبكة بدايات ونهايات الرحلات (الخطوط) كما تتضمن مواقف عديدة ومحطة أو عدة محطات حضرية ورئيسية.⁷

3-4- دور النقل الحضري⁸:

يهدف إلى تلبية حاجات التنقل للمستعملين في ظروف اقتصادية واجتماعية أكثر فائدة للمجموعة الوطنية، ويجب ان يرمي إلى تحسين مستمر لشروط الأمن والانتظام والراحة والجودة.

3-4-1- دور النقل الحضري في التنمية الاقتصادية:

فعلى المستوى الاقتصادي يعتبر قطاع النقل الركيزة الأساسية لاقتصاد البلاد ويكون عنصر النقل الوسيلة اللازمة لربط عناصر ومناطق الإنتاج والاستهلاك فيما بينها من خلال نقل الأفراد والبضائع والسلع والمواد الأولية وفي معالجة عامل المسافة والبعد فيساعد في توسيع السوق واستغلال الموارد الطبيعية والبشرية وزيادة الإنتاج وفي تأمين انتقال الأفراد بين مسكنهم ومقر عملهم ونقل المواد الخام والبضائع من مناطق الاستثمار وإليها. كما أن لقطاع النقل دور هام في توفير فرص العمل داخل المجتمع.

3-4-2. دور النقل في إحداث التغيير الاجتماعي:

يؤثر قطاع النقل والمواصلات بصورة مباشرة أو غير مباشرة في الحياة الاجتماعية للأفراد من خلال تسهيل عملية الاتصال الاجتماعي وربط العلاقات بين السكان واستعمالات الأراضي وتغيير في السلوك الاجتماعي والحضاري لهم خاصة مع الامتداد العمراني الكبير للمدن الذي أدى إلى البعد بين أفراد المجتمع لمسافات طويلة لا يمكن الوصول إليها بالسير على الأقدام. "وتتجلى الوظيفة الأساسية للنقل في أنه يوفر حلقة الوصل بين البيت ومقر العمل والمدرسة أو الجامعة إضافة إلى رحلات التواصل الاجتماعي بين الناس والتسوق والتنزه

⁷ لامية عبيد الله - خدمة النقل الحضري وعلاقتها بالبعد الاجتماعي للتنمية المستدامة-2010 مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر في اقتصاد وتسيير الخدمات باتنة /2011، ص15 ص 16.

⁸ الجريدة الرسمية، الصادرة بـ 11 ماي 1988، ص785.

وأَسباب أُخرى كثيرة تُوجب النقل، وقد وجد أن أكثر من 50% من الرحلات داخل المدن هي رحلات تتعلق بالعمل." من هنا يمكن القول إن النقل في أي بلد يؤدي دوراً مهماً في تنسيق أنشطة المجتمع وتكاملها.

3-4-3. دوره على المستوى الحضري والعمراني:

فَتعتبر شبكة الطرق والمواصلات في المدينة بمثابة الشرايين والأوردة التي بموجبها تتغذى كافة مناطق وقطاعات المدينة بما يلزمها للنهوض بكافة الوظائف التي تؤديها عموماً من انتقال المواد والبضائع والسلع والخدمات والسكان من مكان لآخر لتحقيق أغراضهم من العمل والتسوق والترفيه والتعليم وقضاء مصالحهم الشخصية... الخ. ويمثل هذا الصنف من استعمالات الأراضي المخصصة للنقل بمقدار معين، ففي حالة المدن الحديثة يأتي هذا المقدار بالمرتبة الثانية بعد الاستعمال السكني من حيث المساحة وقد وجد في مدن البلدان المتقدمة بأن نسبة الأرض التي تخصص للشوارع وسكك الحديد والمطارات وأرض الميناء ومرافقه قد تزيد على ثلث أرض المنطقة المعمورة من المساحة الكلية للمدينة، وقد تظهر هذه النسبة قليلة إذا ما أُضيف إليها استعمالات الأرض التي تخصص لوقوف السيارات. وبالتالي بدون النقل والأرض التي يشغلها، لا يمكن للمدن أن تنمو وتتطور ولا يمكن أن تتفاعل مع بعضها البعض، ويصبح من الصعب أن تؤدي الاستعمالات الأخرى وظائفها في المدينة.

3-5-5- أهمية النقل الحضري⁹:

يمكن التعبير عن أهمية هذا العنصر بمعايير:

- ❖ الأول وظيفي، إذ بدون النقل والأرض التي يشغلها، لا يمكن للمدن أن تتطور وتنمو ولا يمكن أن تتفاعل مع بعضها البعض، ويصبح من الصعب أن تؤدي الاستعمالات (التجارية، الصناعية والسكنية وغيرها) في المدينة.
- ❖ أما المعيار الثاني الذي يدل على أهمية هذا الصنف من استعمالات الأرض فإنه مكاني كمي يمثل بمقدار الأراضي التي تخصص لهذا الغرض في بنية المدينة، ففي حالة المدن الحديثة يأتي هذا المقدار بالمرتبة الثانية

⁹ - عبد الله عطوي، جغرافية المدن. دار النهضة العربية، بيروت-لبنان، 2001، ص 242.

بعد الاستعمال السكني من حيث المساحة وقد وجد في مدن البلدان المتقدمة بأن نسبة الأرض التي تخصص للشوارع، سكك الحديد، المطارات أرض الميناء ومرافقه قد تزيد على ثلث أرض المنطقة المعمورة من المساحة الكلية للمدينة، وقد تظهر هذه النسبة قليلة إذا ما أضيف إليها استعمالات الأرض التي تخصص لوقوف السيارات.

3-6-6- الخدمة في ميدان النقل:

3-6-6-1 - أشكال خدمات النقل الحضري:

3-6-6-1-1- أشكال خدمة النقل:

تعتبر خدمات النقل من الخدمات الاجتماعية الضرورية وتشمل: أنماط النقل (النقل البري، النقل الجوي والنقل البحري) وسائل النقل (الحافلة، السيارة...)، الطرق (يجب توفر شبكة الطرق والحرص على تنظيمها، وفيما يخص الطرق يجب تعبيدها والاهتمام بربط جميع مناطق المحيط الحضري بما في ذلك المناطق النائية)، الصيانة (ضرورة الحرص على عملية الصيانة سواء تعلق الأمر بصيانة الطرق أو صيانة وسائل النقل) ، التنظيم والمراقبة (لابد من تنظيم ومراقبة سير عملية النقل ومواعيد الانطلاق والوصول سواء على مستوى نقل المسافرين، أو على مستوى نقل البضائع).

كما يجب تنظيم ومراقبة نظام النقل الوطني بهدف الوصول إلى تأسيس وتأمين خدمات اجتماعية في ميدان النقل التي تعتبر فعلا خدمات وليست أتعاب يتحملها المسافر أو فساد يصيب البضاعة المنقولة أو التأخر في المواعيد.

3-6-6-2 - أشكال خدمات النقل الجماعي للأشخاص:

يتم النقل الجماعي للأشخاص في الشكل التالي¹⁰ :

✓ **خدمات عمومية منتظمة:** وهي الخدمات التي تخضع لخط سير وتوقيت ووتيرة محددة مسبقا تقوم بنقل

الركاب إلى نقاط مبينة على مدى خطوط سيرها.

✓ **خدمات ظرفية:** تلبي حاجات نقل عامة أو دورية تقوم بنقل الأشخاص على متن نفس المركبة وإعادته إلى

أماكن انطلاقهم تقوم بها مؤسسات النقل العمومي للأشخاص مرخص لها.

✓ **خدمة خاصة:** هي خدمات يقوم بها أشخاص طبيعيين أو اعتباريين لحسابهم الخاص، بواسطة مركبات

يملكونها أو قاموا باستئجارها أو وضعتها تحت تصرفهم الخاص لمؤسسات للنقل العمومي للأشخاص

مرخص لهم، وتتم خدمات النقل الحضري في محيط النقل الحضري بواسطة مركبات مهيأة لتسير عبر

الطرق أو تمثل وسائل متنقلة في مسارات خاصة بها تهدف على وجه الخصوص إلى الحد من اللجوء

إلى النقل بواسطة المركبة الخاصة.

3-6-2 - نوعية الخدمة في مجال النقل:

في الوقت الحالي وفي ظل كل التغيرات، أصبحت نوعية تقديم الخدمة متغير استراتيجي ذو أهمية بالغة في

مجال النقل وكذا طريقة إنجاز عملية النقل حيث أن ظهور عدد من الناقلين وبمساعدة وسائل متطورة، أدى إلى

أن المواطنين أصبحوا يبحثون عن خدمة عالية والمشرع الجزائري في قانون 13/01 المؤرخ في 07 أوت

2001 في المادة 04 نص على أنه: "يجب أن ترمي منظومة النقل على وجه الخصوص إلى التلبية الفعلية لحاجات

المواطنين في مجال النقل ، وفق وسائل النقل و التكلفة والسعر ونوعية الخدمة" ، حيث تهدف خدمة النقل إلى مساعدة

المسافرين للوصول إلى أكبر درجة ممكنة من الرفاهية الاجتماعية والراحة البدنية والنفسية .

لذلك نجد أن خدمات النقل الحضري هي:

✓ الخدمات المنتظمة للنقل الحضري عبر الطرق والتي تنظمها البلديات داخل محيطها العمراني.

✓ خدمات نقل المسافرين عبر الطرق داخل المدن وضواحيها المباشرة.

✓ كذا مهمة النقل من المنزل الى مقر العمل التي تؤديها المؤسسات داخل تجمعات سكنية هامة.

3-6-2-1 - عوامل مستوى الخدمة:

يعرف مستوى الخدمة في ميدان النقل بكمية النقل اللازمة لتغطية طلب معين، وقد تعددت الآراء واختلفت حول

العوامل التي من خلالها يمكن تقييم مستوى الخدمة وحسب وليام وهاي فهذه العوامل تنحصر في¹¹:

أ-السعة: إن المطلب الأساسي لأي نظام نقل هو القدرة على استيعاب حجم الطلب عليه، وتقاس السعة

المرورية لنظام نقل ما بكمية السلع أو عدد الركاب الذين يمكن نقلهم في الساعة أو اليوم بين نقطتين معينتين بواسطة وسيلة نقل.

ب-سهولة الوصول: لا يكفي أن يمتلك نظام نقل ما سعة نقل كافية ولكن يجب أن توضع هذه السعة ضمن

مسافة معقولة لوصول المستخدمين لنظام النقل إليه، وإلا فسوف يكون الوضع كما لم تكن هذه الخدمة موجودة أصلاً ولذا فإن سهولة الوصول تعتمد على موقع المسار وتصميم شبكة النقل كما ترتبط سهولة الوصول أيضاً بمرونة المسار ووسيلة نقل معينة.

ج-تكرار الخدمة: قد يكون من الممكن أحياناً توفير السعة اليومية الإجمالية للنقل في اليوم الواحد في مركبة

ضخمة كقطار مثلاً أو باستخدام سلسلة من تلك المركبات المترابطة، ولكن في هذه الحالة قد لا تستطيع تلبية الطلب إذ يجب توفير الخدمة عند الحاجة إليها، ولا يمكن تحقيق ذلك إلا عندما يكون هناك تكرار مناسب لحركة النقل ولتوفيره يجب تذليل الصعوبات المتعلقة بالجدولة الزمنية وتوافر المركبات.

3-6-2-2 - عوامل نوعية الخدمة:

نوعية الخدمة تعكس الطريقة التي يتم بها توفير كمية النقل من حيث السلامة والاعتمادية والمرونة والسرعة

وزمن الانتقال من الباب إلى الباب والراحة والاقتصاد في استعمال الطاقة وتأثير النقل ومرافقه على البيئة

والمجتمع¹².

¹¹ وليام، وهاي، مقدمة في هندسة النقل. (ترجمة) القاضي، سعد عبد الرحمان القاضي، أنيس عبد النور التنير، (السعودية، مطابع جامعة الملك سعود، 1999)، ص 267-307.

1- السلامة والاعتمادية: يقصد بالاعتمادية نقل الركاب والبضائع وتوصيلهما سالمين في الوقت المحدد بدون

تأخير أو عطب أثناء الطريق، وتعد الاعتمادية إحدى أهم الخصائص التي يمكن أن يتمتع بها الناقل. أما

السلامة فتكمل اعتمادية عملية النقل فبسلامة الوصول تكتسب عملية النقل اعتمادية أي أن الاعتمادية والسلامة تكمل كل منهما الأخرى.

ب- المرونة: إن قدرة مؤسسة النقل على الاستجابة أو التكيف مع الاحتياجات المتعددة أو الظروف المتغيرة

يمكن أن يكون لها آثار مهمة تحديد مصير الشركة ومستقبلها، وتظهر مرونة نظام النقل بعدة أشكال والتي

منها: حجم الحركة، حجم وسعة المركبات، كأنظمة النقل الجماعي أي نقل أعداد كبيرة من أناس في وقت واحد، مرونة الطريق القدرة على الانتقال المباشر من نقطة المنشأ إلى نقطة المقصد بكل سهولة أي وجود نقاط اختناق أي حركة سلسلة وسهلة للمركبات.

ج- السرعة: إن سرعة المركبة عامل مهم في تحديد كل مستوى الخدمة ونوعيتها وتعكس السرعة زمن الرحلة

والتي تتضمن وقت التوقف في المحطة وصعود الركاب ونزولهم وزمن التحويل من مركبة إلى أخرى وكل مسببات التأخير كالإشارات الضوئية والاختناق المروري.

د- العناية بالمنقول: تعد نوعية العناية المقدمة للمنقول من الموضوعات وثيقة الصلة بالسلامة وإن كانت تقع تحت تصنيف مختلف، ويقصد بها مدى راحة الركاب ومدى الحفاظ على أمتعتهم.

3-7- معايير نوعية الخدمة في ميدان النقل الحضري¹³ :

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

1. الوقت: له دور كبير في اختيار نمط النقل من طرف الزبون.

الإقبال على سيارات الأجرة.

¹² ويليام، وهاي، مقدمة في هندسة النقل. (ترجمة) القاضي، سعد عبد الرحمان القاضي، أنيس عبد النور التتير، (السعودية، مطابع جامعة الملك سعود، 1999)، ص 313-350.

¹³ - قاسم سالم وزميله، النقل الحضري في مدينة الجلفة. مذكرة مهندس دولة في تسيير المدن، جامعة منتوري قسنطينة، 2008، ص 56.

2. الأمن: يعتبر تقييم الأمن أو تقييم الحياة الإنسانية من أكبر العوامل النفسية الأخرى للمتقل فمن أهم

أسباب حوادث المرور، التعدي على القانون، سوء الهياكل القاعدية للنقل.

3. الراحة: تعتبر عنصر هام خاصة إذا تعلق الأمر بالسفر للمسافات الطويلة، وأهم ما يتحكم فيها نوعية

المركبة وحالتها.

4. المعاملة: وتنتج عن العلاقة المباشرة بين العامل في قطاع النقل (السائق، القابض) والزيون، والتي عادة

تبرز في حسن المظهر، التكوين والمعرفة.

5. التسعيرة: وهي الثمن مقابل الخدمة وتلعب دورا في الموازنة بين العرض والطلب.

6. النظامية: وهي وجود وسيلة التنقل دون الانتظار وتوفرها وفق المقاييس المرجوة

3-8- وسائل النقل الحضري¹⁴:

يتم التنقل في الوسط الحضري بعدة وسائل وهي:

• المشي على الأقدام:

يعتبر المشي على الأقدام الطريقة الطبيعية للتنقل، وهو الطريقة الأكثر انتشار في المدن، كما يعتبر بمثابة

فعالية اقتصادية تتمثل في انعدام التكلفة، وفعالية صحيحة كالحماية من أمراض القلب والربو، وكذا له فعالية

بالنسبة للبيئة تتمثل في المحافظة على المحيط بسبب خلوه من الضجيج والتلوث.

✓ ذات العجلتين:

كثرة الازدحام الناتج عن حركة السيارات التلوث، الضجيج، الاستهلاك الكثير للطاقة، كل هذه المشاكل لا تكون

عند استعمال الوسائل ذات العجلتين مثل الدراجة الهوائية أو النارية ذات المحرك لكن الأكثر استعمالا هي

الأولى حيث أنها لا تتطلب مساحات واسعة للتوقف ولا تحدث الازدحام ولا ضجيج ولا تلوث.

¹⁴- بن السبتي مراحي، يوسف عبد الوهاب، النقل الحضري وأثره على المحيط حالة مدينة تبسة. مذكرة مهندس دولة في تسير المدن، جامعة

منتوري قسنطينة، 2006، ص24.

✓ النقل الخاص:

عرف نمط التنقل بالسيارات الخاصة انتشارا كبيرا في معظم دول العالم وذلك يرجع أساسا إلى التطور الكبير الذي عرفه قطاع صناعة السيارات، إضافة إلى ارتفاع المستوى المعيشي لكل عائلة.

✓ النقل نصف جماعي:

إن إرادة تحسين البنية التحتية أوجدت حولا أقل تكلفة تسير الوضعية التي يعاني منها المواطن في النقل حيث أن سيارة الأجرة تدرج ضمن النقل النصف جماعي، وهو النمط الأكثر قربا للسيارات، وعادة ما ينقل فيها شخص واحد أو مجموعة من الأشخاص لهم وجهة واحدة، لكن زبائن سيارة الأجرة لا يمثلون سوى 3 إلى 6% من المتقنين الذين يستعملون وسائل النقل العامة في المدن الكبرى، حيث نجد الأشخاص يركبونها هم أنفسهم باستمرار و الذين لا يركبونها نادرا ما يستعملونها، وسيارات الأجرة موجودة في كل مكان و في أي زمان و في معظم البلدان.

✓ النقل العمومي¹⁵: تعددت وسائل النقل العمومي الحضري، ومن أهم هذه الوسائل هي:

- **الأتوبيس Autobus**: هو الأكثر استعمالا، بمرونته لا يحتاج إلى هياكل قاعدية خاصة به ومنشآت ولكنه أقل اقتصادا للطاقة وملوث كبير وهو أقل فعالية، لان قدرة استيعابه لعدد الركاب محدودة وهو حبيس لحركة المرور الخاصة بالسيارات إلا إذا كان يتحرك على ممر خاص.
- **التر وليبيس Trolleybus**: عربة نقل جماعي بشحن كهربائي تسير على عجلات مطاطية تطورت بين 1945 و1955م، وهي لا تتطلب تكاليف كبيرة لصيانتها وتعتبر أكثر اقتصادا، وحاليا غير متوفرة في الجزائر.
- **الترامواي Tramway**: له نفس ايجابيات Trolleybus كم انه يتميز بطاقة استيعاب أكبر وهو اقل تلوث وضجيج.

¹⁵ - طريفة محمد، النقل الجماعي الواقع والمستويات المجالية والآفاق حالة مدينة عين السمارة. مذكرة ماستر في تسيير المدن والتحضر، جامعة منتوري قسنطينة، 2011، ص10.

• **القطار الكهربائي تحت الأرض Metro:** هو وسيلة نقل تسير بواسطة الكهرباء أحيانا ويكون سيره تحت

الأرض، والسكة الحديدية الأولى المستعملة في هذه الوسيلة كانت مستغلة بالشحن البخاري.

3-9- العوامل المؤثرة في اختيار المتنقل لوسيلة النقل:

بالنسبة للمتنقل فالعوامل المؤثرة في اختياره لوسيلة نقل دون أخرى ونمط نقل دون آخر يمكن حصرها في¹⁶ :

أ- الوقت:

هو عامل مهم يؤثر على نوعية الخدمة و يتعلق أساسا بسرعة وسيلة النقل المعتمدة ، وهذه الأخيرة تتأثر في العموم بسعة الطريق ومستوى الخدمة ، وهذا العامل يتدخل في اختيار وسيلة النقل حيث أن عددا من المتنقلين يختارون الركوب في وسيلة أسرع حتى لو اضطروا للدفع أكثر من أجل ربح الوقت وكمثال نرى أن نسبة من زبائن النقل الحضري يفضلون توفير الوقت بركوب سيارات الأجرة ودفع مبلغ أكبر هناك عوامل عديدة تؤثر على المدة المستغرقة في الرحلة وهي السرعة المستعملة ومحطات التوقف والمسافات البينية والانتظام ونوعية المسالك وفترات الذروة والتسارع والتباطؤ .

ب- الرفاهية:

تمثل الرفاهية عنصرا ذي أهمية بالنسبة للراكب فهو يفضل دفع ثمن أكبر من أجل التنقل في ظروف أحسن ، إذ تبدأ رفاهية الراكب من نعومة الطريق ، فيجب أن تصمم المركبات وفق التقنية التي تقلل من الارتجاج و التآرجح والاهتزاز ، كما يعد عامل الهدوء داخل المركبة من عناصر رفاهية الراكب ، إذ يجب إعطاء الاهتمام اللازم لعزل صوت المحركات ، والتحكم بدرجة الحرارة وتكييف الهواء والنظافة داخل الحافلة وخارجها وتقليل الاكتظاظ ، وتوفير المقاعد المبطنة بوسائد تقلل من اهتزاز المركبة وارتجاجها ووجود الكراسي بعرض كافي وتركيب ملائم داخل المركبة كما تتضمن تسهيلات الرفاهية في الرحلات. يمكن القول مما سبق إن درجة الرفاهية

تتضمن جانبين الرفاهية الفيزيولوجية و النفسية ، و تتضمن حالة المركبة والجو العام داخلها وجانب الإزعاجات ، و تتفاوت درجة الرفاهية وتسهيلاتهما من مركبة إلى أخرى ومن رحلة إلى أخرى .

ج-الأمن:

يتضمن عنصر الأمن السلامة والاعتمادية، وهي عوامل متداخلة بشكل كبير يصعب معها مناقشة أحدها دون الآخر، فكلاهما يعبر عن التزام ضمنى للناقل أمام الركاب بأن يقوم بعملية النقل بصفة كاملة واعتمادية ومعقولة.

فالاعتمادية تعني نقل الركاب وتوصيلهم سالمين في الوقت المحدد بدون تأخير أو عطب أثناء الطريق، وإذا لم تكن المنظمة جديرة بالثقة بسبب سجلها السيئ في اعتمادية خدماتها فلن تكون قادرة على الاستمرار والمنافسة، أما السلامة تعني إيصال المسافرين بنفس حالتهم الأولى من مكان الانطلاق إلى المكان المرغوب دون حوادث مثلا الانحرافات وحوادث المرور، وتتضمن السلامة أيضا وسائل متوفرة داخل الحافلة مثل علب الإسعاف ومنافذ النجدة ومثلث العطب.

د-الاستقبال:

لعنصر الاستقبال أو المعاملة دور بارز في نوعية خدمة النقل، فهو المظهر الخارجي لها كما في السلع المادية لما له من تأثير على نفوس الركاب فإذا كان جيدا جلب زبائن أكثر، ولتحقيقه بشكل صحيح يجب توفر شروط عديدة منها اللباقة في الكلام مع الراكب واحترامه وإشعاره بأنه هو الملك، والاستقبال والمعاملة مرتبطان بشخصية الإنسان (الكفاءة وحسن التصرف والمظهر والرقّة والحفاوة) ومظهره ومعارفه وخبراته، ومدى توفر المعلومات كتابية أو شفوية عن خطوط الاستغلال وأوقات الانطلاق والوصول ومعلومات في حالة العطب أو التوقف عن العمل ومعلومات عن حفظ الصحة والسلامة.

هـ-التسعيرة:

حاجيات الزبون وتحقيق مردودية للناقل، وهي نتيجة لتكوين عقد النقل، وتسعيرة خدمة النقل للمسافرين تتواجد في عدة أنواع منها التسعيرة المثلى والتسعيرة العمومية.

و-المحطات والمواقف:

تمثل المحطات والمواقف بالنسبة للركاب البوابة الأولى لقبول النقل لأنها تثير أو تثبط شهية المسافر في استعمال وسائل النقل العمومي أو الوسائل البديلة.

وتعرف محطات النقل: بأنها بداية الخط ونهايته وهي مجموعة من المرافق وملحقاتها التي تنشأ فيها رحلات النقل وتنتهي فيها والتي تم فيها التحويل من مركبة إلى أخرى قبل تحركها على الطريق أو اثناءه أو بعده وتشمل مرافق الصيانة.

3-10-التنقلات الحضرية:

تحتل التنقلات الحضرية مكانة هامة ضمن النشاطات المختلفة التي يقوم بها الإنسان لتلبية حاجياته، ويحكم اختلاف حاجيات الإنسان من جهة وتباعد المناطق المقصودة من جهة أخرى وأيضاً فإن نمو عدد السكان في المنطقة الحضرية يوافقه توسع المدينة في المساحة هذا الاستهلاك في المساحة يفرض على السكان التنقل بمسافات متزايدة.

3-10-1. تعريف التنقلات الحضرية: "تعتبر تنقلات الأفراد عن الحركة لمختلف الأسباب وتسمح لهم بتلبية

حاجاتهم المختلفة، والحركة الحضرية بدورها هي مجموع التنقلات في المحيط الحضري متضمنة السبب في ذلك و الوسيلة المتخذة، نقطة انطلاق الحركة و وقتها و سببها " 17.

وتعرف "التنقلات في المدينة هي ذلك الاندماج الذي يكون فيه ساكن الحاضرة تارة كمجاور عندما يكون في المسكن أو العمل أو كمستعمل نشيط عندما يكون راجلاً، أو دراجاً أو سائقاً، أو كمستعمل خاضع عندما يكون مرافق السائق سيارة فردية أو يكون مستعمل النقل العمومي" 18.

¹⁷ سليم بوقنة. دراسة نوعية الخدمة لدى مستعملي النقل الحضري الجماعي: دراسة ميدانية في مدينة قسنطينة-، جامعة منتوري، قسنطينة، 2005، ص1

3-10-2 - أنواع التنقلات:

هذه الأنواع أو الطرق هي تقنية دفع أو تسيير الآلة بالنسبة للهيكل القاعدي. ويتطلب التنقل عدة طرق للنقل منها: المشي على الأقدام، الدراجة، السيارة والحافلة.

أ. المشي على الأقدام:

يعتبر المشي على الأقدام الطريقة الطبيعية للتنقل، وهو الطريقة الأكثر انتشاراً في المدن، كما يعتبر بمثابة فعالية اقتصادية تتمثل في انعدام التكلفة، وفعالية صحية كالحماية من أمراض القلب والربو، وكذا له فعالية بالنسبة للبيئة تتمثل في المحافظة على المحيط بسبب خلوه من الضجيج والتلوث.

ب- النقل بعجلتين:

يتميز هذا النوع من التنقل بمرونة نسبة في الحركة وعدم شغله لمساحات كبيرة، وهو أسرع من المشي على الأقدام، ويضم الدراجات الهوائية والدراجات النارية ذات محرك صغير.

ج- التنقل بواسطة السيارات:

تحتل السيارة مكانة هامة في حياة الأفراد، فبالإضافة لكونها وسيلة للتنقل وقضاء الحاجيات فهي وسيلة للترقية والعمل، حيث نجد أن خدمة النقل تغطي بواسطة سيارات النقل الحضري وكذا النقل العمومي بواسطة العربات المجهزة.

د- التنقل بواسطة الحافلات ووسائل النقل العمومي:

تحتل الحافلات مكانة هامة داخل المدينة بسبب ربط مختلف أحياء المدينة بعضها ببعض، وتخضع إلى تنظيمات معينة في التوقيت، الخطوط والمواقف وفق خدمة النقل العمومي، وبالإضافة إلى الحافلات نجد وسائل أخرى تستخدم في النقل العمومي نذكر منها: الترامواي (Tramway) و. Téléphérique.

3-10-3 - أسباب التنقلات الحضرية:

¹⁸توفيق بالحارث. مساهمة النقل الجماعي في حل مشاكل المدن العربية. المدرسة الوطنية للهندسة المعمارية والتعمير، جامعة قرطاج نوفمبر 2009.

إن أسباب التنقلات مرتبطة بالعامل السوسيو- مهني للسكان بالتقسيم الجغرافي للنشاطات حيث نجد التنقلات في اتجاه المسكن لها مكانة مهمة جدا باعتبار أن السكن هو المكان الذي يتوجه إليه السكان مرة في اليوم على الأقل ثم تلي هذه التنقلات، التنقلات للشراء والأعمال الخاصة، ثم تأتي في الدرجة الثالثة التنقلات من أجل الترفيه.

وتصنف التنقلات الحضرية إلى عدة أصناف حسب هدف المتنقل أو غرضه من التنقل أو من الرحلة أهمها:

- **تنقلات سكن . عمل:** تربط بين مكان الإقامة ومكان العمل، وتعتبر الأكثر ضمن المجال الحضري، تعطى لها أهمية كبيرة في مجال النقل الحضري.
- **التنقلات التعليمية:** تغطي عمليات التنقل من وإلى المرافق التعليمية وتعتبر أقل نسبة من سابقتها.
- **التنقلات الشخصية:** وهي نمط ينفرد به الأشخاص نميز فيها عدة أنواع.
 - التنقل نحو المراكز التجارية (التسوق).
 - التنقل لغرض الغايات الخاصة (الزيارات ...).
 - التنقل لغرض الترفيه (سينما مسرح...).

3-10-4 . تقسيم تنقلات الأفراد داخل الوسط الحضري:

ويمكن تقسيم تنقلات الأفراد داخل الوسط الحضري إلى:

• **التنقلات الدورية (Déplacements pendulaires):**

هي تنقلات ضرورية لابد منها كالتنقل منزل - عمل، تتمتع هذه التنقلات بدرجة عالية من الدورية كونها تتكرر على نحو منتظم في اغلب الأحيان وبشكل يومي وهذا ما يسهل في عملية التنبؤات.

• **التنقلات المهنية: (Déplacements professionnels):**

كما سبق أعلاه هذه التنقلات تتعلق بمهنة أو عمل الفرد وهي تحدث أثناء ساعات العمل المقررة.

• **التنقلات الشخصية: (Déplacements personnels):**

هي تلك التنقلات التي يقوم بها الأفراد بشكل طوعي أو اختياري كالتسوق مثلا.

• التنقلات السياحية: (Déplacements touristiques):

هي تنقلات تتم في الغالب في المدن السياحية، وتمتاز هذه التنقلات بكونها موسمية وخلال أوقات معينة كالأحداث الرياضية مثلا إذ ينشأ أثناء وقوعها تنقلات في الوسط الحضري.

• تنقلات الشحن والتفريغ: (Déplacements de distribution)

تتعلق هذه التنقلات بتوزيع الشحنات وإمداد المصانع والمحلات لتلبية الاستهلاك فتكون مراكز التوزيع مرتبطة بمنافذ البيع بالتجزئة.

3-11- علاقة النقل بالمجال الحضري:

يبرز التفصل بين النقل الحضري وبين التعمير كعامل مهم في تحسين تسيير النقل الحضري. ولا ننسى بأن الكثافة السكانية تمثل طلبا عن التنقل، وهما متناسيان طرديا. ولا شك أن عملية تقسيم المجال تقسيما عمرانيا اعتمادا على المقاربة الوظيفية (سكن، عمل، خدمات...) التي تتحكم في الحاجة إلى التنقل وفي توليدها. وهذا الأمر يتطلب ضمان حد أدنى من التناسق بين تنظيم حركة النقل الحضري وبين شبكات الربط داخل المدينة وحولها. كما أنه يؤثر على سهولة الوصول من منبع الحركة إلى وجهتها أو نقطة الوصول. ويمكن أن نلاحظ أن الشكل العام للمدينة، وخصائص شوارعها وأزقتها، هي التي تحدد أساسا النماذج المختلفة للتدفق¹⁹. وهذه الأخيرة تختلف حسب حجم المدينة (صغيرة، متوسطة، كبيرة).

• المدينة المتوسطة:

حسب القانون 06-06 المؤرخ في 20 فيفري 2006:

- هي تجمع حضري يشمل ما بين خمسين ألف (50000) ومائة ألف (100000) نسمة.²⁰

¹⁹ خلف الله بوجمعة، المدينة وتسيير النقل الحضري حالة مدينة المسيلة، مقال منشور في الانترنت بـ 2013/05/21، رابط التحميل.

²⁰ الجريدة الرسمية، العدد 15، الصادر بتاريخ 12 مارس 2006، ص 18.

4-4 - تعريف شبكة النقل الحضري الجماعي :

المقصود بالشبكة انتظام مجموعة من الطرق في شكل عقد تنظمها مجموعة الوصلات.²¹

أما فيما يتعلق بشبكة النقل الحضري الجماعي فهي عبارة عن شبكة تتوسط المحيط الحضري للمدينة وترتبط بين مختلف أحيائها.

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

4-4-1 - مكونات شبكة النقل الحضري الجماعي :

تتكون شبكة النقل الحضري الجماعي مما يلي:

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

ونحاول فيما يلي التطرق إلى تفاصيل هذين العنصرين:

4-4-1-1 . المنشآت الطرقية :

تتنظم خدمة النقل الجماعي حسب شبكة طرقية تتكون من الخطوط (المسالك)، رؤوس الخطوط، نقاط التوقف والمحطات الحضرية²².

4-4-1-2 . ترتيب الخطوط :

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

²¹ محاضرات الأستاذ علي بن عباس، مقياس جغرافية النقل، المدرسة الوطنية لتطبيق تقنية النقل البري، باتنة 1999، ENATT.

²² سليم العايب وزملائه، دراسة تحليلية لواقع النقل الحضري الجماعي لمدينة عين مليلة، مذكرة نهاية الدراسة مفتش في النقل البري، المدرسة الوطنية لتطبيق تقنية النقل البري باتنة، دفعة جوان 2003، ص17.

أ-حسب طبيعة الخطوط: أي حسب مدى أهميتها بالنسبة لتنتقلات المواطنين:

- **الخطوط الضرورية:** وهي الخطوط التي تضمن الربط بين مختلف الأحياء للمنطقة العمرانية بالمركز الرئيسي، أو مناطق الجذب والنشاطات المدنية وذلك بالمرور عند الاقتضاء بمراكز ثانوية، إلى جانب المراكز ذات المنفعة العمومية الأكثر أهمية، كالمراكز الاستشفائية، المحطات (السكك الحديدية والطرقية) المدارس والطرق... الخ.
- **الخطوط النفعية:** وهي الخطوط التي تربط مختلف الأحياء فيما بينها.
- **الخطوط الملائمة:** وهي خطوط ليست ضرورية أو مهمة جدا، ولكنها تمكن المستعملين من التنقل عليها بسهولة وبسرعة وبكل راحة.²³

إن ترتيب الخطوط يكون أيضا على أساس معايير عمرانية تتعلق بدراسة وتخطيط المسالك إضافة إلى اختيار وسيلة النقل المستعملة، ويكون هذا الترتيب على النحو التالي:

ب-حسب أنواع المسالك:

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

ج-حسب وسيلة النقل:

- **الخطوط عبر المواقع الخاصة أو ذات الطريق الثابت:** ويقصد بها تلك الخطوط التي تستغلها وسيلة نقل ذات

حركة حرة مثل: Téléphérique Tramway.

• **الخطوط ذات الطريق الثابت جزئياً:** حيث تتبع فيه المركبات مسالك محددة وتكون لها نوعين من حرية الحركة في تنقلها مثل الحافلات التي تستعمل الاسلاك الكهربائية.

• **الخطوط ذات الطريق الحر:** وتكون فيها حركة المركبات ذات حرية كبيرة في الاتجاهين مثل مسالك الحافلات.²⁴

4-4-1-3 - رؤوس الخطوط :

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

وتكون رؤوس الخطوط مهيأة ، بحيث يكون هناك مجال لتوقف الحافلات لإنزال الركاب ومكوئها في الحظيرة الخاصة بها ثم مكان لاصطفافها أثناء الانطلاق.²⁵

4-4-1-4 - نقاط التوقف :

تعريف نقاط التوقف بكونها " نقطة من مسار خط الحافلات أو وسائل النقل الجماعي التي تتوقف فيها بغية صعود أو نزول المسافرين، غير أن المشرع الجزائري لم يتعرض لتعريف الموقف بصفة مدققة وقد نصت المادة (1) من المرسوم التنفيذي 06/88 على أن " مصطلح التوقف يعني وقوف سيارة ما مؤقت في الطريق طوال المدة الزمنية لركوب اشخاص أو نزولهم مع بقاء السائق في مكان القيادة أو على مقربة منهما، لينتمكن عند الاقتضاء من تحريكها " .

أ-أنواع المواقف:

هناك نوعان من المواقف

²⁴ محاضرات الأستاذ العيد بغياني، مقياس التعمير والتهيئة العمرانية، المدرسة الوطنية لتطبيق تقنية النقل البري، باتنة، 2000، ENATT.

²⁵ سليم العايب وزملائه، دراسة تحليلية لواقع النقل الحضري الجماعي لمدينة عين مليلة، مذكرة نهاية الدراسة مفتش في النقل البري، المدرسة الوطنية لتطبيق تقنية النقل البري باتنة، دفعة جوان 2003. ص 20.

• **المواقف البسيطة:** من خصائص هذه المواقف:

- عدم احتوائها على مخابئ.
- لا تستحق تجهيزات كبيرة.
- تحتوي على عمود إشارات وعمود المعلومات.
- لا يحتاج المستعمل لهذا النوع مدة كبيرة للانتظار، تحتوي هذه المنطقة (منطقة الموقف) على موقف من اليمين للذهاب وآخر من جهة اليسار للإياب.

• **المواقف ذات المخابئ:** وتطول فيها مدة الانتظار ومن مميزات ما يلي:

- وجود عمود الإشارات.
- وجود عمود المعلومات.
- المخابئ والارصفة.

ب . أبعاد المواقف:

- **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.

- **طول الموقف:**

فيما يتعلق بطول الموقف هناك أبعاد خاصة للمواقف بحسب نوع وسيلة النقل وكذا عدد المراكب التي تتوقف في آن واحد في نفس المواقف وعموما يكون طول الموقف هو 22م.²⁶

ج-مقاييس وابعاد مساحة الانتظار:

يجب أن تكون المخابئ ذات المقاييس التالية:

1: مواقف الحافلات في السياق الحضري . فرنسا 1996

يجب أن يكون ارتفاع المخبأ في حدود 2.25م. أما بالنسبة لأطوال المخابئ فهي تختلف حسب كثافة الحركة وعموماً فإن المساحة المخصصة لكل شخص أثناء الانتظار 1م². وفيما يتعلق بأبعاد المخابئ المناسبة هي: الطول 4.5م، والعرض 2.25م.

د-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 المواقع من المراكز السكنية للمواطنين، بحيث تكون المسافة الفاصلة بين الموقف وتلك المراكز لا تتجاوز 300م وأن يكون المواقع 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 .

هـ-تجهيزات نقاط التوقف:

التجهيزات التي تشتمل عليها المواقع:

- **المخابئ:** وهو مكان مهياً مخصص لانتظار المتقنين وحمايتهم من الأمطار واشعة الشمس كما أن لها عدة وظائف نذكر منها:

- توفير راحة المواطنين بفضل تجهيز المخابئ بالمقاعد.

- إن التهيئة الجيدة للمخبأ والصيانة المستمرة له تحسيس المتنقل بقيمته.

- الرصيف:

وهو المكان الفاصل بين المخبأ والمكان المهياً لوقوف الحافلة، مهمته الرئيسية هي تسهيل صعود ونزول

المتنقلين. 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.²⁷

- 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.²⁸

4-4-1-5 - السرعات المطبقة في النقل الجماعي الحضري :

السرعة هي عبارة عن متغير فيزيائي يعبر عن المسافة المقطوعة خلال وحدة زمنية، وهي عامل مهم بالنسبة للمتقل. إذا يوليها أهمية كبيرة خاصة بالنسبة للأشخاص الذين تربطهم علاقات عمل او مواعيد هامة، ومن هنا أصبح من الضروري تحديد الوقت إلا بتحديد السرعة.

هناك عدة عوامل تتحكم في تحديد السرعة ويتدخل القانون في هذا المجال مع الأخذ بعين الاعتبار حالة الطرق ونوعيتها، وكذا كثافة حركة السير وخصائص منطقة التنقل، فالسرعة تختلف في المدينة عن خارجها، وعلى العموم يمكننا أن نميز بين ثلاث أنواع من السرعات:

أ-السرعة المطلقة أو النظرية:

وتحسب على اساس خصائص وسائل النقل المستعملة أخذين بعين الاعتبار شروط الاستغلال المثلى.

ب-السرعة التجارية:

1: مواقف الحافلات في السياق الحضري ،فرنسا 1996 .

28 محاضرات الاستاذ حفيظي محمد كامل، مقياس قانون المرور، المدرسة الوطنية لتطبيق تقنية النقل البري، باتنة، 2000 ENETT

التي تقيم بالتوافق بين نوعية وحجم الخدمة بعين الاعتبار خصائص نظام النقل ومشاكل مردودية الخدمات، مع تخفيض تكاليف التسيير. وهي تعبر عن السرعة التي بواسطتها تقطع مسافة محددة، وتقسم هذه السرعة على الوقت المستغرق بما فيه التوقعات والتأخيرات.

ج-السرعة المتوسطة:

هي متوسط سرعة الاستغلال لشبكة نقل معتبرة في ظل شروط العمل المحددة وخلال مجال من الوقت. لكن الاهتمام الأكبر بالنسبة للخدمة في النقل يكون مركز أساسا على:

د-سرعة التنقل للمستعملين:

إن المتنقلين يهتمهم معرفة الوقت اللازم استغراقه في التنقل من نقطة داخل المنطقة العمرانية، وبالتالي تكون لهم إمكانية اختيار استعمال النقل الجماعي مقابل الأنماط الأخرى من التنقل خصوصا وسائل النقل الفردية.

هـ-سرعة الممارسة للناقل:

إن هذه السرعة تكون بدلالة:

– انتظام وسيولة حركة المرور عبر الطرق.

– سهولة تعبئة وإنزال المتنقلين.

– إمكانية الاستجابة للسرعات المتزايدة بكل سهولة.²⁹

2-4-4 . وسائل النقل الجماعي الحضري :

انطلاقا من الخدمة العمومية التي تقدمها وسائل النقل الجماعي في الوسط الحضري يجب أن نأخذ بعين الاعتبار مدى ملائمة هذه الوسائل للسير ولمزاولة النشاط.

1-2-4-4 . تعريف وسيلة النقل :

هي جهاز ميكانيكي ذاتي الحركة يستخدم في نقل الأشخاص أو البضائع تتميز بسرعاتها المختلفة وكذا حمولتها وتسلك شبكة طرقية معينة.³⁰

4-4-2-2 . أنواع وسائل النقل الجماعي الحضري :

تتميز وسائل النقل الجماعي بخاصية أساسية والمتمثلة في سعة الحمولة والتي تتجاوز 08 مقاعد، ونستطيع التمييز بين نوعين من الوسائل:

- الحافلات:

تحتل الحافلات مكانة هامة ضمن وسائل النقل الجماعي الحضري ويرجع ذلك إلى طاقتها الكبيرة في الاستيعاب فإنها توجه لتغطية التنقلات للمناطق السكنية كثيفة الحركة.

- العربات المجهزة:

تعتبر العربات المجهزة حديثة النشأة في الخدمة إذا ما قورنت بالحافلات وقد عرفت تطورا في السنوات الأخيرة والغرض من ذلك هو تجديد الحظيرة الوطنية وتحسين نوعية الخدمة بسبب الخصائص التي تميز هذه العربات والتي تتمثل في:

- سعة الاستيعاب المتوسطة للأفراد بهذه المركبات تتراوح بين 08 إلى 24 مقعد دون حساب مقعد سائق.

- التجهيزات الحديثة التي تحتوي عليها العربات مثل المكيفات الهوائية.

- المرونة في الحركة وسهولة اجتياز المسالك الضيقة.³¹

4-4-3-2 - تجهيزات وسيلة النقل العمومي :

30

د. فارس بوباكور، محاضرات اقتصاد النقل المدرسة الوطنية لتطبيق تقنية النقل البري، باتنة، 1999، ENATT.

31

قرار وزاري مؤرخ في 20 يوليو 1983 المتضمن تنظيم المركبات المستعملة في نقل الأشخاص المشترك، الجريدة الرسمية، العدد 38، السنة

20.

يجب أن تتوفر وسائل النقل الجماعي على تجهيزات معينة لتوفير الراحة والأمن للمتقلين، وكذا تحسين نوعية الخدمة المقدمة للمواطن ويمكن إيجاز هذه التجهيزات في النقاط التالية:

أ-حجرة السائق ومقعده:

تنص المادة 11 من القرار المؤرخ في 06 ذو الحجة 1403 هـ الموافق لـ 20 يوليو 1983 على أنه:

يجب أن يكون مقعد السائق مستقل عن المقاعد الأخرى التي تحملها المركبة، فإذا كان موقعه على أرضية وجب أن يحميه بفاعليه حاجز متين يثبت خلف كتفي السائق، ويسمح بحماية هذا الأخير من كل ضغط أو اصطدام يأتي من المسافرين أو القابض.

يجب أن تعد على نحو يمكن السائق من أداء الحركات الضرورية لقيادة المركبة مثل حركة الدواسات وأزرار تشغيل الإنارة والمنبهات الصوتية ومنبهات تغيير الاتجاه، والتي يجب أن يكون في مقدور السائق القيام بها دون انتقال كبير للجسم.

ب-مقاعد الركاب:

نصت المادة 14 من نفس القرار على أن:

ينقل جميع المسافرين في العادة جالسين، وقد حددت أحكام هذا القرار بعض المواصفات والمقاييس التي يجب توفرها في مقاعد الركاب بغية توفير أكبر شروط الراحة الممكنة وتتمثل فيما يلي:

- ✓ يجب أن تكون جميع المقاعد ذات مساند.
- ✓ يجب أن يكون لكل مكان جلوس عرض لا يقل عن 43 سم.
- ✓ يجب ألا يقل عمق المقاعد مقاسة من الجزء الأسفل للمسند حتى الطرف الامامي عن 40 سم.
- ✓ يجب ألا تقل المسافة الفاصلة في اتجاه مقدمة من المقاعد مقاسة من ارتفاع المقاعد عن 68 سم.
- ✓ لا يجوز استعمال المقاعد القابلة للانتقال بأنواعها إلا إذا كانت محكمة التثبيت في هيكل المركبة.
- ✓ لا يجوز باي حال من الأحوال أن تثبت المقاعد الجانبية المطوية في الابواب وتعيق الوصول إليها.

✓ غير أن هناك الحافلات الكبيرة يرخص لها نقل الاشخاص واقفين وذلك بعدد معين تحدده المصالح

المختصة (مديرية النقل).³²

ج-الابواب و منافذ النجدة:

نصت المادة 12 من نفس القرار على أنه يجب أن يكون لكل مركبة مغلقة الهيكل على اقل تقدير.

• إذا كان المحرك من جهتها الأمامية:

- باب في الجهة الأمامية يكون على اليمين اجباري.

- باب في الجهة الخلفية او بابان جانبيان يكون أحدهما على اليمين والآخر على اليسار، على أن يكون موقعها

في الشطر الخلفي من المركبة.

• إذا كان المحرك من جهتها الخلفية:

- باب في النصف الخلفي إلى اليمين.

وفضلا عن ذلك يكون لهما على الأقل في كل واجهة جانبية صحيفة أو نافذة زجاجية متحركة بالنسبة للمركبات

التي تحمل أقل من 22 مسافر، تدار من خارج المركبة. كل مركبة ذات هيكل مغلق يجب أن تفتح أبواب

الدخول إليها نحو الخارج وأن تكون حلقات وصلها في اتجاه مقدمة السيارة،

د-علبة الإسعاف والمطفأة:

من الضروري أن تحتوي المركبة على علبة الإسعاف ومطفأة ضد الحرائق. عليه الإسعاف يجب أن تحتوي على

الضمادات والأدوية لإسعاف الجرحى، وتستعمل المطفأة في اخماد الحرائق المفاجئة.

هـ-مثلث الخطر:

يجب أن تحتوي كل مركبة على مثلث الخطر وذلك في حالة حدوث عطب في الحافلة.

³² قرار وزاري مؤرخ في 20 يوليو 1983 المتضمن تنظيم المركبات المستعملة في نقل الاشخاص المشترك، الجريدة الرسمية، العدد 38، السنة

1- مفهوم الإدماج

لغويا : كلمة الإدماج تستعمل للدلالة عن عنصرين مختلفين .

اصطلاحا : و تستعمل أيضا في مزج عنصر جديد في نظام معين مؤسس مسبقا .

و يمكن تعريف الإدماج على انه العملية التي بواسطتها نجعل عناصر منفصلة و مختلفة مرتبطة فيما بينها لكي تعمل بشكل منسجم لبلوغ هدف محدد .³³

يعتبر مفهوما بالغ التعقيد فهو يحتوي على حقل واسع من الدلالة ويهم عدة فروع من العلوم الاجتماعية، وفي هذا الشأن يقول أحد الباحثين وهو "Besson" يمكن أن يعرّف مفهوم الإدماج عن طريق الوسط الذي يستخدم فيه وبناءً على القواعد التي تستعمل لتحقيقه والأهداف التي يرمي إليها³⁴ .

1-2- خصائص الإدماج

تضمن خصائص الإدماج فكرة التبعية بين مختلف العناصر المتبادلة التي نود ادماجها و يتم ذلك بإبراز النقاط المشتركة بين هذه العناصر و الكشف عما يربط بينها ومن ثم تمثين روابطها و تقريب بعضها الى بعض , دون المزج بينها او اذابتها . تتمثل الخاصية الثانية للإدماج في التنسيق المنسجم الذي ينبغي ان يطبع حرية العناصر المختلفة و ذلك بتمفصلها و تآزرها و تكامل بعضها البعض . ذلك بمعنى ان يتضمن مفهوم الإدماج

1: صغيري جمال .النقل الحضري و اثره في ادماج التجمعات العمرانية , شهادة الماجستير في تسيير التقنيات الحضرية , جامعة المسيلة 2009 ص 19-20

2: داود الطيب و زميله , الإدماج الحضري للأحياء العشوائية ,مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة تخصص تسيير المدن ,جامعة المسيلة دفعة جوان 2011,ص2

ذلك فكرة قطبية تفعيل العناصر لا يتم بشكل عفوي بل يكون لأجل غرض محدد و بصفة خاصة قصد بلوغ دلالة معينة .

1-3- التوسع العمراني و طرق الادماج

كما اننا لا نستطيع ان نحصر الادماج في البعد التقني فقط, و انما علينا ان نتناول ايضا كلا من بعده الاقتصادي و الاجتماعي , و بصفة عامة يقصد بالإدماج عمليا ادخال عنصر او مجموعة من العناصر الجديدة على اشياء موجودة بشرط ضمان تناسق معين بين العنصرين ففي ميدان العمران هناك صيغ متعددة للإدماج يمكن تلخيصها كالآتي :

1-1- ادماج الوظائف العمرانية :

يقصد بادماج الوظائف العمرانية كل الاجراءات و العمليات التي نقوم بها بحيث يمكن ايجاد تكامل و تراكب بين الوظائف في نفس المجال , وهكذا تمتزج في المجال الواحد الوظيفة السكنية و التجهيزات المختلفة مما يؤدي الى القضاء على التقسيم الوظيفي للمجال .

1-2- الادماج في النسيج العمراني :

ونقصد بذلك مجموع الاجراءات التي نتمكن بواسطتها من ضمان الاستمرارية العمرانية بحيث لا نلاحظ اي تقطع بين النسيج العمراني و التجمعات العمرانية المتواجدة على مستوى تأثيرها .³⁵

و لقد برزت هذه النظرة كردة فعل على مقترحات المدرسة الحديثة للعمران بعد ميثاق اثينا , و الذي قام بتقسيم عملي للوظائف العمرانية , فقد استحدثت هذه المدرسة وسائل لإدماج الوظائف فيما بينها عن طريق احداث شبكة عمرانية .

1-4- دور النقل في الادماج

يعد النقل قطاعا استراتيجيا مهم لتسهيل عملية ادماج و ربط الاحياء و مناطق التوسع العمراني في المدينة و تحقيق وظيفته الاجتماعية في الربط بين المدينة و مختلف توسعاتها لإدماجها في النسيج الاجتماعي و الاقتصادي , من خلال فك العزلة و ازالة التهميش عن هذه الاحياء و التوسعات .

يشكل هذا القطاع أداة فعالة في تعميق العلاقات الاقتصادية و الاجتماعية بين الاحياء و المدينة و مواكبة تطورها من خلال توفير الهياكل القاعدية للنقل .

و تتمثل اهمية هذا القطاع الحيوي بوجود شبكات نقل كفؤة و متكاملة تدمج مختلف احياء المدينة , و تعمل على تعزيز و تسهيل قدرة الانتقال من مكان لآخر .

و هنا يمكن ان نقول ان للنقل بصفة عامة و النقل الجماعي بصفة خاصة اهمية كبيرة من حيث ادماج و ربط مختلف الاحياء و الاماكن الموجودة في المدينة و ضواحيها , كما انه يساهم في تنظيم المجال و هيكلية المدينة .

خلاصة الفصل

النقل الحضري الجماعي الذي هو احد الحلول التي من شئنها الحد من التهميش الذي يمس الاحياء و التوسعات العمرانية . حيث يعتبر همزة وصل بين احياء المدينة لأنه يضمن التنقلات الحضرية للأشخاص و ذلك باستخدام عدة وسائل اهمها الحافلة . اذ ان النقل لعب دورا اساسيا في هيكلية المجال العمراني و لقد برزت عدة دراسات قصد الوصول الى التخطيط و التسيير الحسن لقطاع النقل الجماعي في المدن و هو احد العوامل التي تساعد على دمج الاحياء المهمشة و اخذه بعين الاعتبار في أي تخطيط يخض المدينة .

الفصل الثاني :

تحليل مدينة تلمسان

دراسة شبكة النقل الحضري الجماعي في مدينة تلمسان

مقدمة الفصل

شهدت السنوات الاخيرة نموا سريعا مس العديد من المدن ومن بينها مدينة تلمسان . المدينة عرفت تطورا ملحوظا حيث انها تتميز بخصائص حضرية و جغرافية و طبيعية مختلفة و متنوعة .
ومن اجل اتمام موضوع الدراسة سوف نتطرق في هذا الفصل الى تحليل و دراسة مختلف خصائص المدينة وذلك من اجل تسهيل فهم الموضوع وتحقيق الاهداف المسطرة لهذه الدراسة .

1- أصل تسمية مدينة تلمسان

هناك العديد من الفرضيات حول أصل كلمة تلمسان. اسم المدينة يعني "الينابيع" في الأمازيغية. واستخدمت الكلمة لأول مرة من قبل الطبري الذي ذكر الاسم من خلال التحدث عن بانو ايفرين.

بعد ذلك، ذكر ابن خلدون في كتبه وجود مدينة تلمسان قبل تأسيسها من طرف بانو ايفرين. ومع ذلك، كانت المدينة في البداية قلعة تلمسان، يقودها بانو ايفرين وكان يسمى أغادير (معنى القلعة في البربر). قال شقيق ابن خلدون، يحيى بن خلدون، مقدما ان تلمسان تعني "الصحراء والنل". ووفقا لمصادر أخرى، فإن أصل الكلمة يعني "مدينة المياه".

2- النمو العمراني للمدينة

2-1- فترة ما قبل الاستعمار

تقع مدينة تلمسان غرب الجزائر على علو 830 م عن سطح البحر.

هذه المدينة العريقة شهدت كل الفتوحات و الحضارات المختلفة خلال القرن الثاني للميلاد، و في عهد الرومان سميت باسم "بوماريا" و فتحها المسلمون سنة 671 م على يد القائد "أبي المهاجر دينار". أما المدينة الحالية فقد بنيت من قبل المرابطين سنة 1069 م حيث شيّدوا بها مسجدا عظيما، جميلا و معاصرا لا يزال حتى الآن يعتبر مفخرة للعالم الإسلامي .

تزايد نمو المدينة في عهد الموحدين و في عهد الزيانيين أصبحت تلمسان عاصمة المغرب الأوسط سنة 1236 م، ارتبطت بالحكم العثماني سنة 1555 م إلى أن دخلها الغزو الاستعماري الفرنسي سنة 1830م

أهم الحضارات التي مرت في مدينة تلمسان:

-البربر: وبنّوا فيها أصل المدينة القديمة وهي «أغادير»، أي القلعة. وأطلقوا على البلدة كلها اسم «تلمسان» أي الينابيع.

-الوندال: وقد مرّوا بها خلال فترة الحكم الروماني للمدينة، ثم طُردوا منها من جديد على يد الرومان الكاثوليك.

-الرومان: وقد حكموا المدينة من بداية الربع الأخير من القرن الخامس الميلادي إلى عام 671م عند قدوم العرب المسلمين بقيادة عُقبة بن نافع.

منذ عام 671م وحتى نهاية الحكم الأموي وبداية الحكم العباسي ظلت تابعة للأُمويين والعباسيين.

-بنو زناتة: وقد حكموها منذ بدايات القرن الثامن الميلادي حتى نهاياته تقريباً.. حينما انشقوا عن العباسيين مع حركة انشقاق الخوارج في المشرق... وذلك بقيادة زعيمهم «أبو قرّة» من «بني يفرن» وهي فخذ من قبائل زناتة.

-الأدارسة: قدموا من فاس بالمغرب، وفتحوا تلمسان بالمصالحة مع زعيم قبائل زناتة، وظلوا يحكمون تلمسان طيلة القرن التاسع الميلادي واليوم يتواجد الأدارسة على شكل قبائل متواجدة في منطقة تلمسان

-المرابطون: وهم قبائل من كدالة جنوب موريتانيا أسّسوا عاصمتهم مراكش حاصروا المدينة عام 1079م بزعامة «يوسف بن تاشفين» وفتحوها وبنّوا فيها ضاحية «تاغرارت»، ومن أبرز معالمهم

مسجد تلمسان الكبير.

-الموحدون: عبد المؤمن بن علي الكومي فتح تلمسان فحاصرها عام 1143م، وانهزم المرابطون، وفتحت المدينة لهم، ودام حكمهم لها 40 سنة.

-بنو عبد الواد: استخدمهم الموحدون للحفاظ على تلمسان، إلا أن شوكتهم قد قويت فيها، وعلا شأنهم حينما استطاعوا أن يصدّوا قبائل (بني غانية الطامعة في تلمسان)، فما كان من الخليفة الموحد بالمغرب إلا أن كافأ زعيمهم بتعيينه حاكماً له. واستمر حكم بني عبد الواد لتلمسان ثلاثة قرون، ابتداء من القرن الثالث عشر الميلادي إلى نهايات القرن الخامس عشر.

-المريونيون: القادمون من المغرب الأقصى وقد حاصروا تلمسان سبع سنوات ابتداء من عام 1299هـ بقيادة زعيمهم السلطان المريني « أبو يعقوب » ولم يرفع الحصار عن المدينة إلا بموته، إلا أن المرينيين قد بنّوا خارج أسوار المدينة القديمة مدينةً جديدة أطلقوا عليها اسم « المنصورة ». وقد عاد المرينيون مرة ثانية لحصار تلمسان بقيادة أبي الحسن المريني ففتحوها ودام حكمهم لها إحدى عشرة سنة.

-فترة الإمبراطورية العثمانية: وقد خضعت تلمسان للعثمانيين منذ عام 1555م بعد أن كان قد فتحها القائد العثماني « بابا عروج » الذي استنصر به « أبو زيان » من بني عبد الواد على عمه « أبو حمد الثالث » الذي انتزع منه الحكم.

2-2- الفترة الاستعمارية:

تبدأ هذه الفترة في عام 1832 مع احتلال تلمسان من قبل الفرنسيين وتنتهي في عام 1962 باستقلال

الجزائر

1 - بين 1832 - 1900:

- كان اهتمام السلطة العسكرية هو تنظيم الدفاع وتحسين التحصينات القديمة "المشوار"، وضمان المراقبة العسكرية، وبالتالي إنشاء تكتلات "تكتلات المشوار".

- المخطط المتعامد الجديد يتعلق بتدمير العديد من الجزر وفتح العديد من ممرات المدينة المنورة.

- ويوجه هذا المخطط من قبل محور توليد شرق - غرب "بوليفارد الوطني"

ب - بين 1900 - 1940:

- التكيف مع شكل من مخطط الاذاعة المركزية، تتلاقى المسارات نحو أبواب الباب الداخلي "باب

المسلخ، باب بومدين، أبواب الجنوب، باب المهن، باب فاس، باب وهران» - التمديد نحو الجنوب الشرقي

والشرق "المحيط الأول"، الذي يخضع لتنظيم من قبل الجزر، تجمع فوضوي للسكان "الحرثون، القلعة،

ريات الحمار".

ج - بين 1940 - 1958:

- التمديد إلى الغرب "المحيط الثاني"، خضعت لمجموعة من السكنات الفردية "إقامة جميلة، أفق جميل،

الهواء جميل" مع تمديد السكنات العفوية "بودغن".

د - بين 1958 - 1962:

- مخطط قسنطينية (مخطط رئيس) مشروع سكني جماعي لدمج السكان الأصليين من خلال إنشاء المدن

"مدينة سيدي سعيد، سيدي شاكور، باستور، الكرز"

2-3- فترة ما بعد الاستعمار:

تعرضت تلمسان لمجموعة من التحولات الوحشية لشكلها الحضري خلال فترة الاستعمار الفرنسي من خلال التسبب في تكثيف نسيجها التقليدي، في عام 1962 اظهرت تلمسان تركيزها على الوظائف الحضرية الرئيسية على مستوى المركز الأوروبي، مع مناطق السكن العفوي تحت فرق ومكتظة بالسكان

أ- بين 1962 - 1970:

- إصدار A - بين 1962 - 1970:

- الإعلان عن دولة اشتراكية

- توطين ممتلكات المستوطنين الشاغرة

- الاقتراح الجديد هو S.O.F.R.E.D الذي حدد التوسع العمراني "في الشمال عن طريق السكك

الحديدية، هضبة لالا سيتي من الجنوب، عن طريق سيدي بومدين من الشرق و المنصورة من الغرب"

ب- بين 1970 - 1990:

- 1971: زرع المنطقة الصناعية "الشتوان" والمنطقة شبه الصناعية "أبو تاشفين"

- ظهور مناطق وإنشاء القطب الجامعي في الماما

- ظهور استراتيجية التصنيع الجديدة وفقا لمخطط الأربع سنوات 1970-1973

- 1981: أبطأ التحضر الداخلي للتكتل، وحجز الأراضي الحرة إلى المرافق الجماعية، المساحات

الخضراء، المرور ومواقف السيارات وتشجيع الأنشطة الزراعية

ج- بين 1990 - 2000:

- اعتماد نظام ليبرالي

- الانفتاح على اقتصاد السوق وتشجيع الاستثمارات وخصوصة القطاعات.

- إنشاء إطار تنظيمي وتشريعي جديد "القانون 90-25 بشأن توجيه الأراضي والقانون 90-29 متزامن

مع تهيئة الاقاليم «

- وضع أدوات جديدة للتهيئة الاقليمية والحضرية "مخطط لتنمية الولاية paw، والمخطط التوجيهي للتهيئة

و التعمير PDAU ، ومخطط استخدام الأراضي POS"

- قانون حماية الأراضي الزراعية

- إلغاء احتياطي الأراضي

- تمديد اقطاب جديدة (المنصورة، امامة ، شتوان، عين الحوت، صفصاف، الكيفان).

د- بين 2000 الى الوقت الحالي :

- تعديل القانون رقم 90/29 المؤرخ في 1 ديسمبر 1990 بموجب القانون رقم 04/14 اوت 2004

- إحياء برنامج مليون سكن

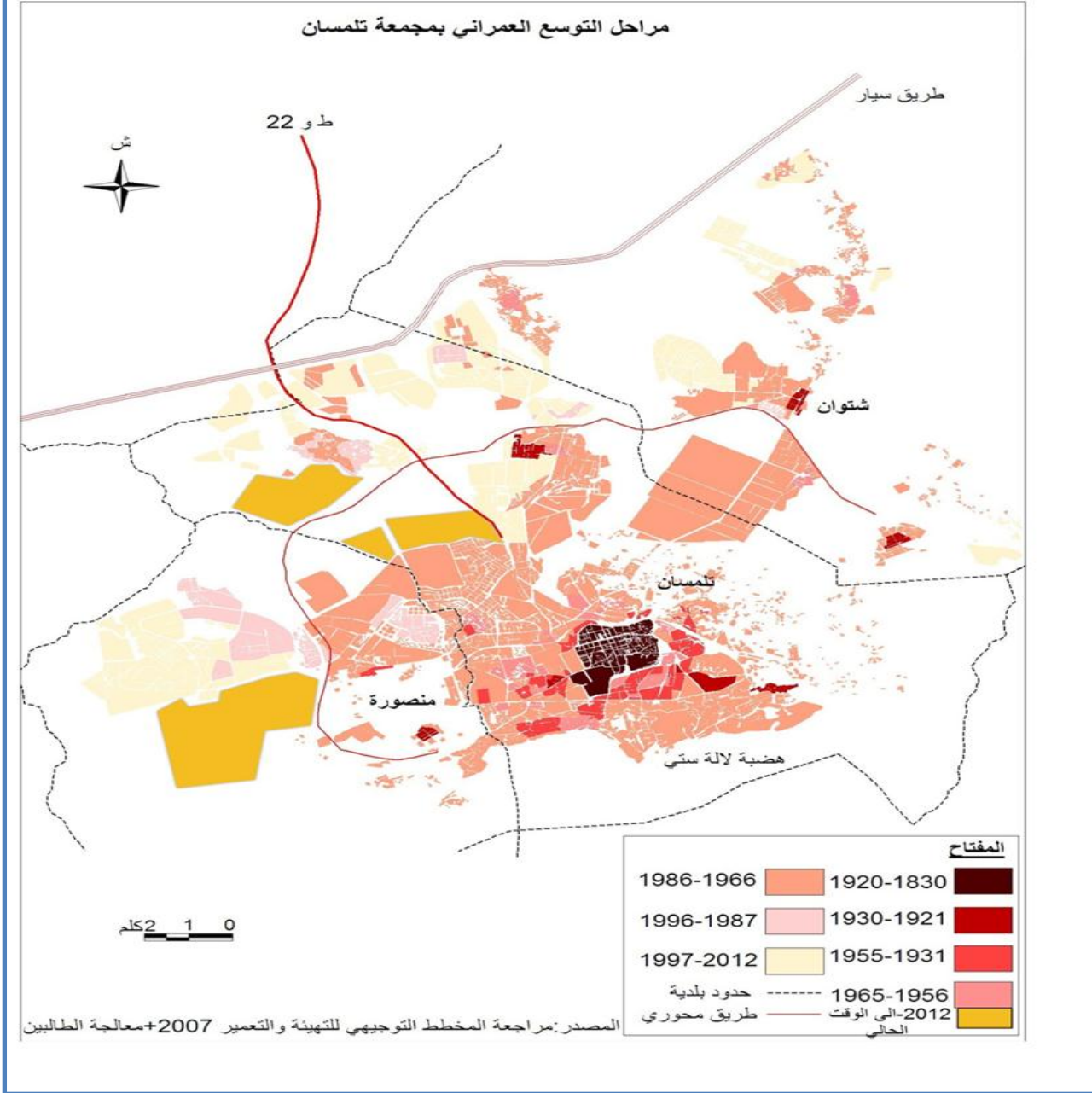
- إصدار قوانين و سياسات جديدة تتعلق بالتنمية المستدامة وتسيير المخاطر الطبيعية.

- دمج الجزائر في الاقتصاد العالمي، مما يعني الاستثمار الداخلي والخارجي في القطاع الصناعي

باستثناء المحروقات وتحسين القطاع الزراعي (قانون حفظ الأراضي الزراعية).

- تطبيق قانون التكيف الهيكلي وفقا لصندوق النقد الدولي لحل مشكلة الديون الخارجية.

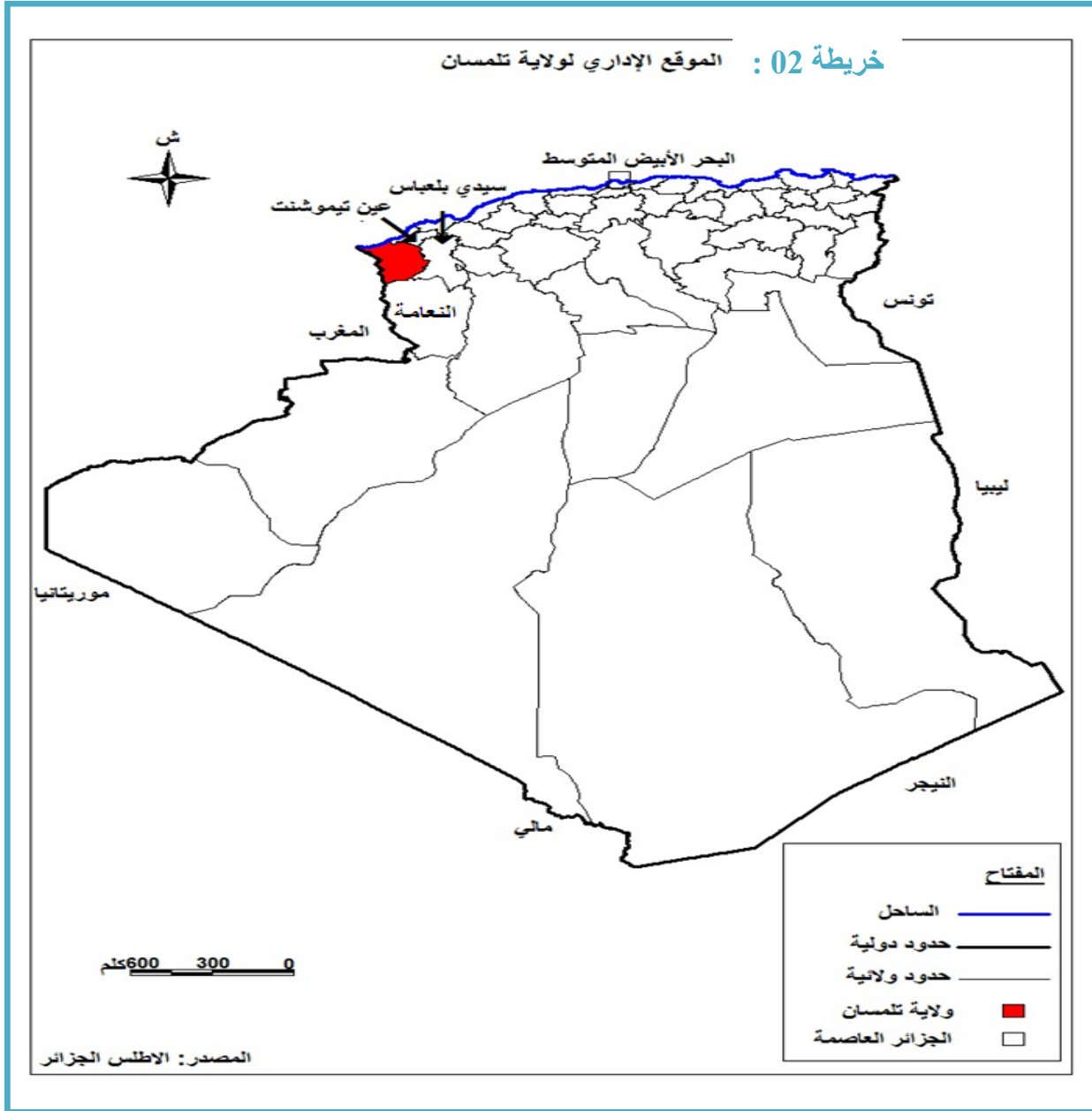
خريطة 01 : تمثل النمو التطور التاريخي لمدينة تلمسان



- الموقع الجغرافي

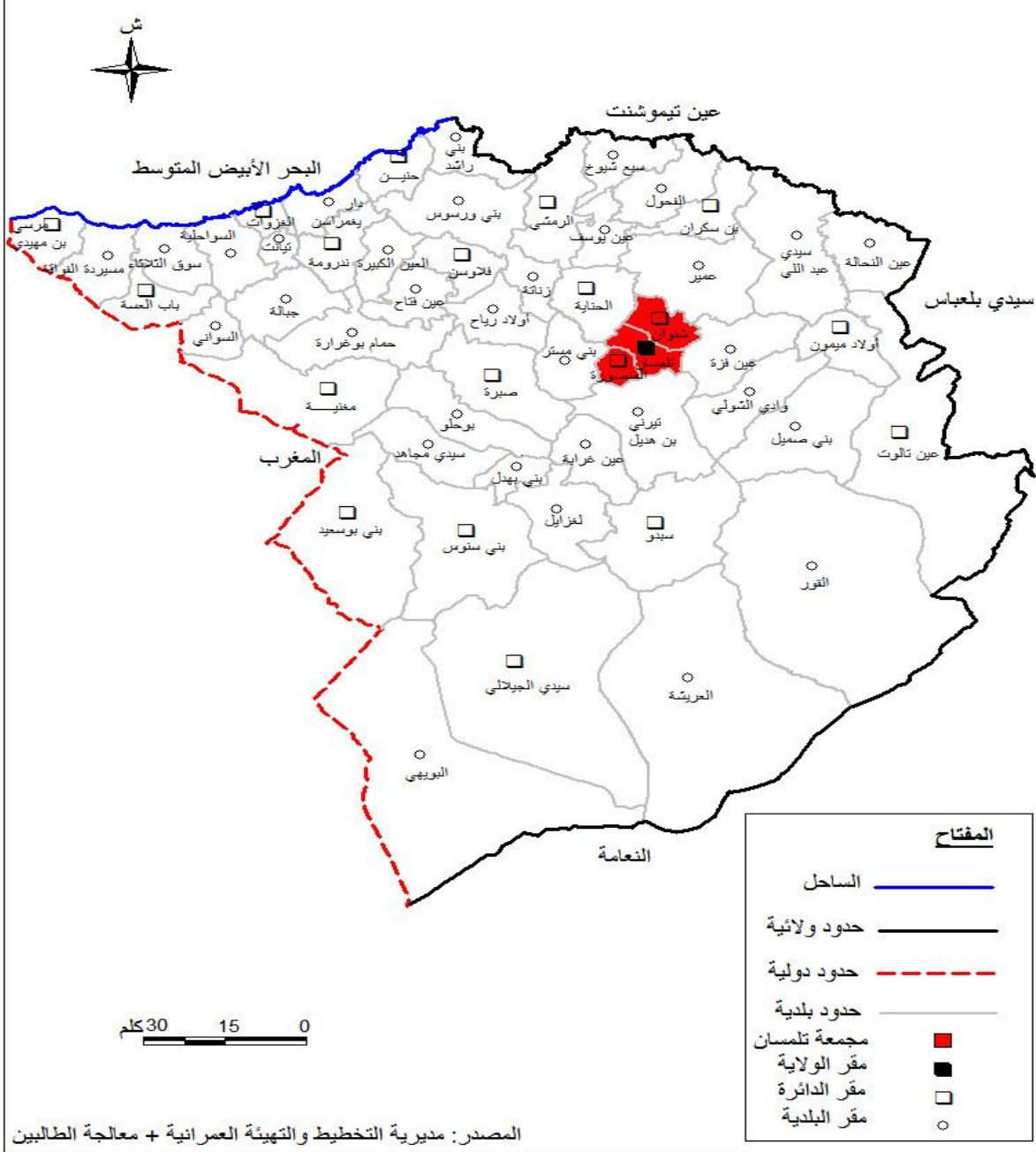
- الموقع الإداري لولاية تلمسان:

تقع في أقصى الشمال الغربي للبلاد وتبعد حوالي 605 كلم عن العاصمة، يحدها من الشمال البحر الأبيض المتوسط، ومن الغرب المغرب الأقصى، ومن الشمال الشرقي ولاية عين تيموشنت، ومن الجنوب الشرقي ولاية سيدي بلعباس، وفي الجنوب ولاية النعامة.



تنقسم الولاية إلى: 20 دائرة ، 53 بلدية، بمساحة 90000 هكتار، و 950000 نسمة (2008).

خريطة 03 : الموقع الإداري لمجموعة تلمسان

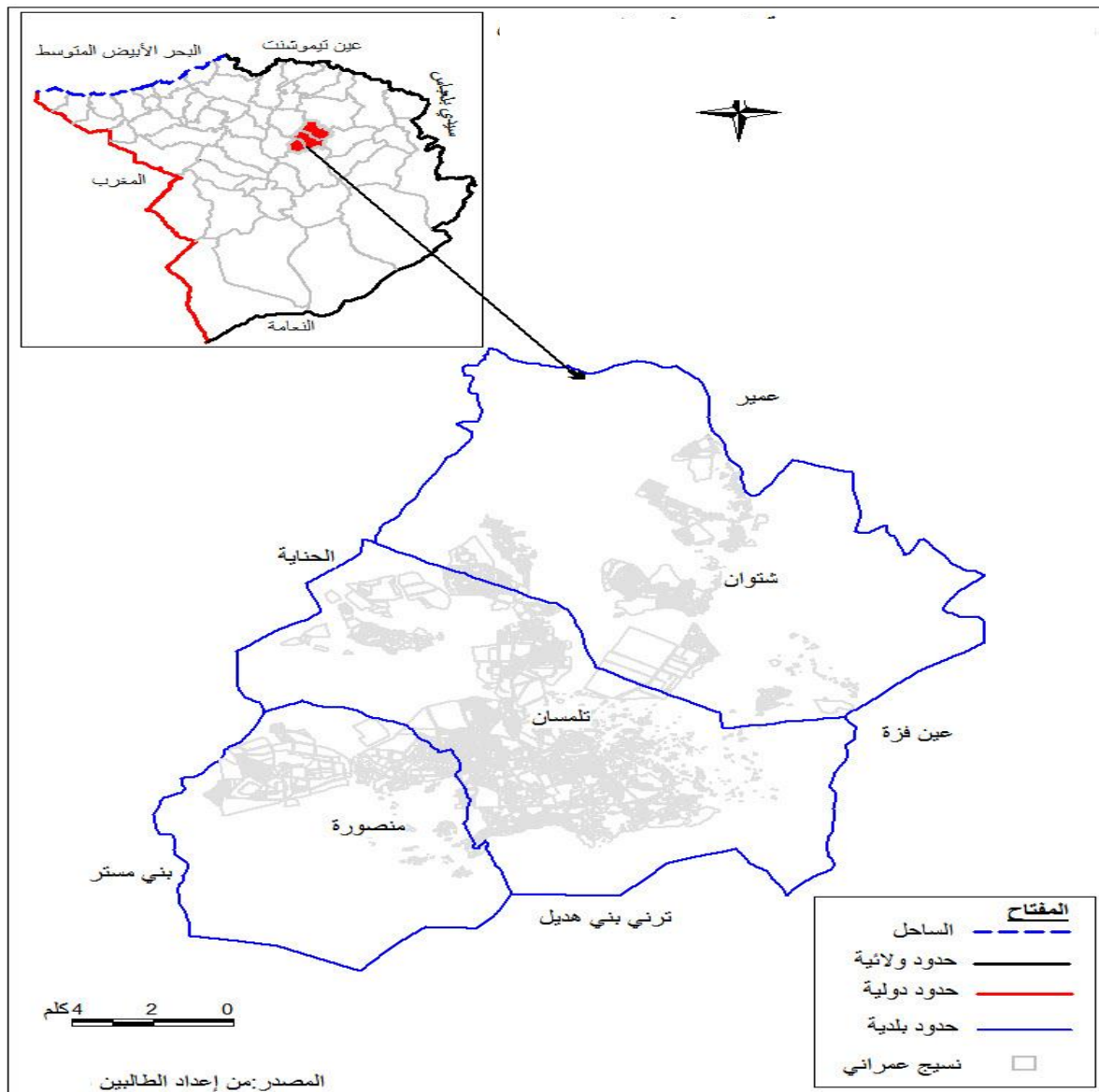


- مدينة تلمسان على الصعيد الولائي:

تقع مجموعة تلمسان في الشمال الغربي من القطر الجزائري وتقدر المساحة الإجمالية لبلديات المجموعة حوالي 114.11 كم² ، يحدها شمالا بلدية الحناية ومن الشمال الشرقي بلدية عمير وجنوبا بلدية ترني

وبلدية عين فزة من الشرق وغربا بلدية بني مستر . فهي تقع (تلمسان، المنصورة، شتوان،) في وسط الولاية.

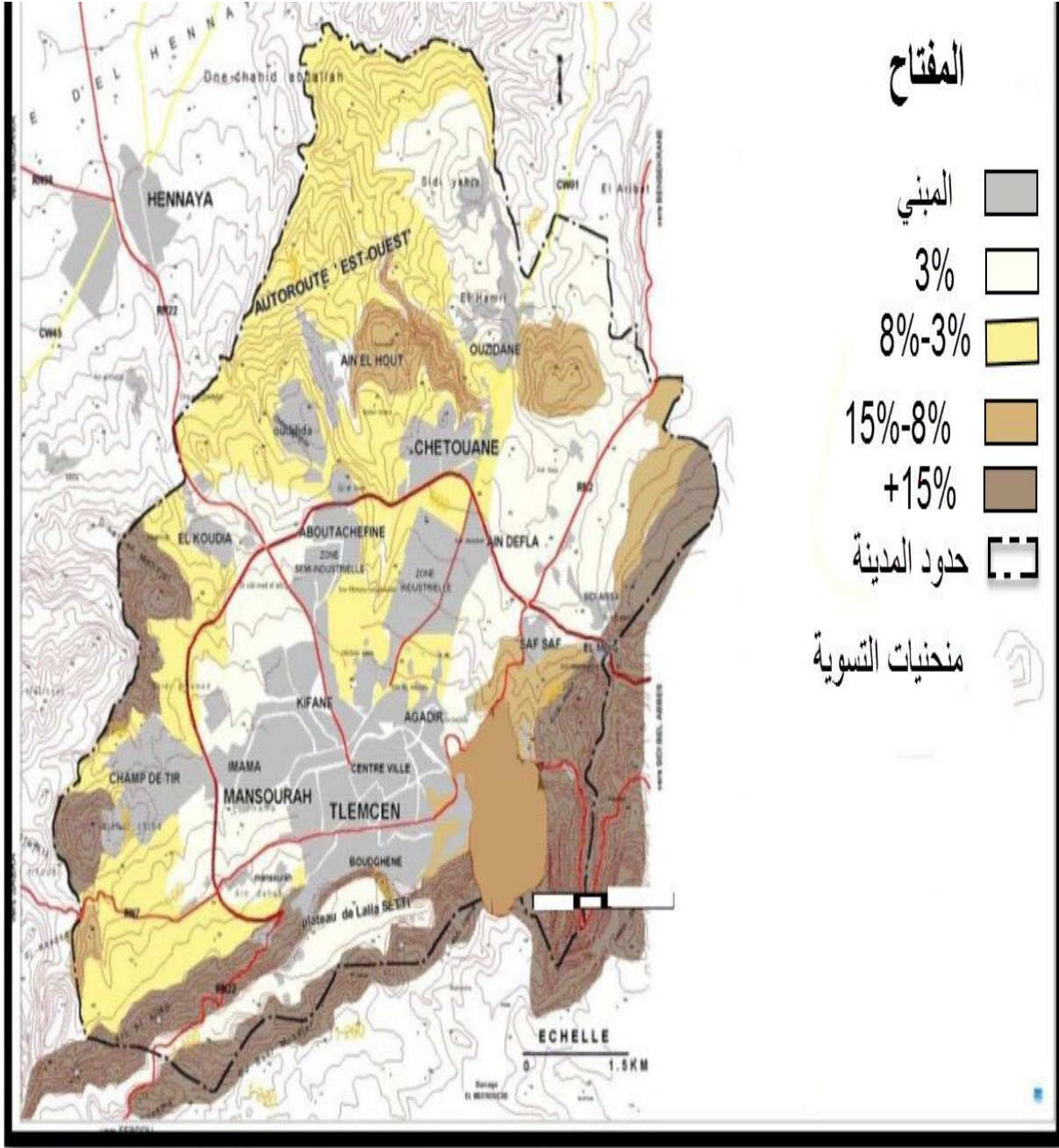
خريطة 04 : الموقع الاداري بالنسبة للولاية



3- الطبوغرافيا

تقع مدينة تلمسان بين الكتلة الجوراسية لجبال تلمسان التي هي في حد ذاتها جزء لا يتجزأ من الأطلس والسهول والهضبة السفلية (الشكل 05 يوضح ذلك).

الخريطة 5 : تمثل تهيئة الانحدار في المدينة



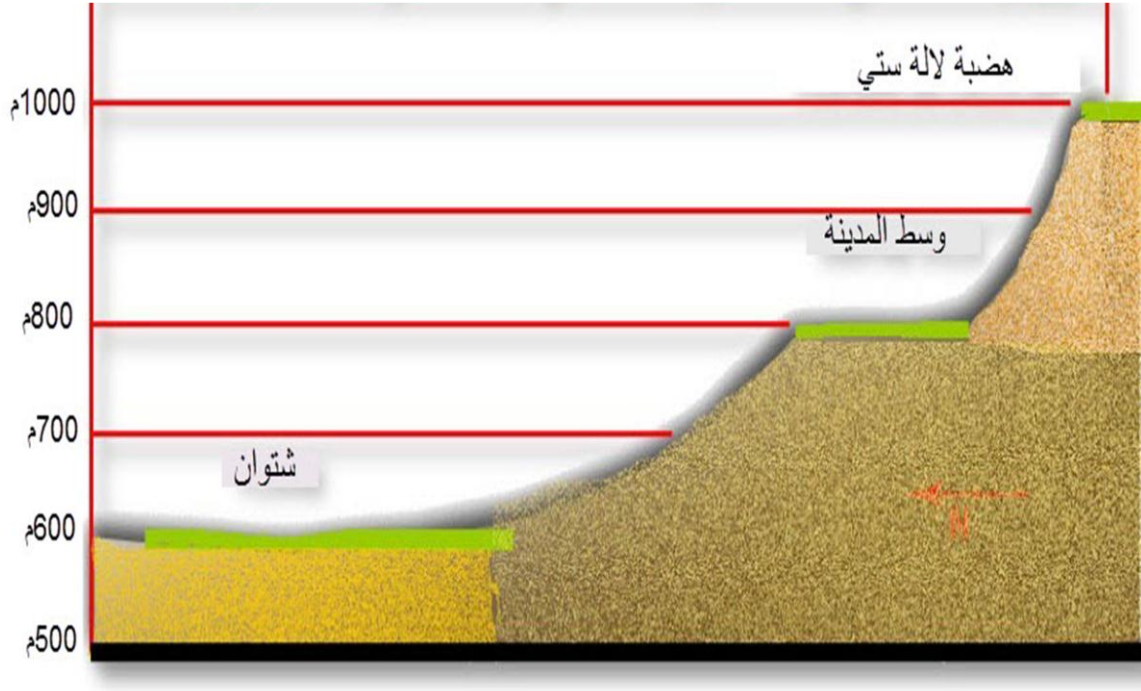
يكشف الاختلاف القوي عن سلسلة من المناطق الجغرافية المختلفة نسبيا:

- المسار الاول شتوان 600م

-المسار الثاني وسط المدينة 800م

-المسار الثالث هضبة لالا سيتي 1200م

الشكل 01: يوضح المستويات الطبوغرافية للمدينة



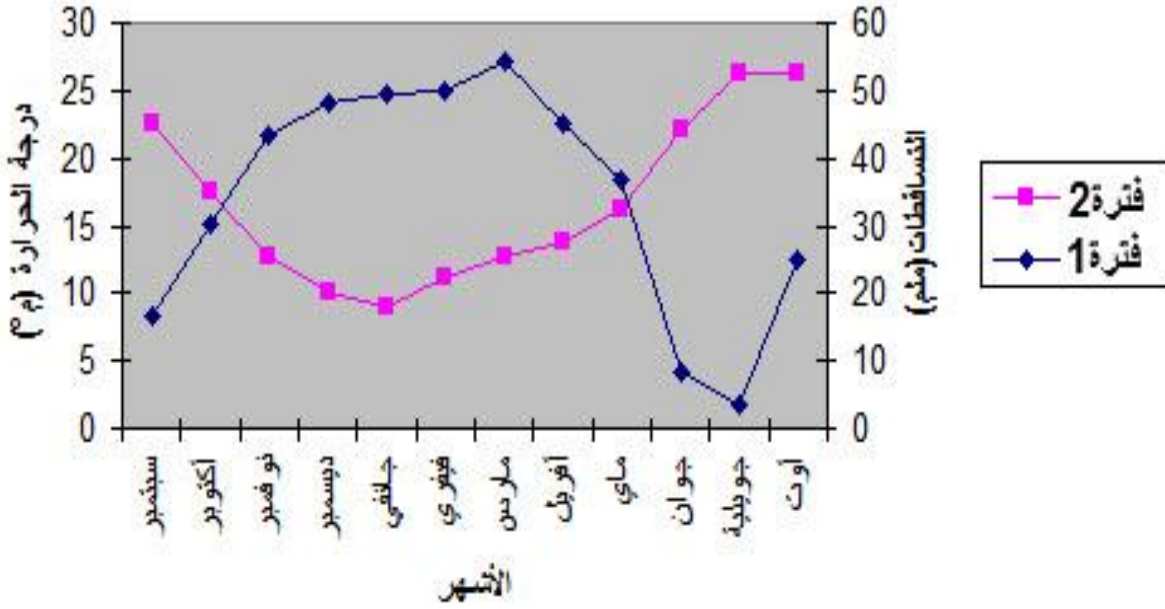
المصدر : معالجة الطالبين 2018

4-المناخ

- مناخ المجموعة يتميز بمناخ البحر الأبيض المتوسط وفترتين:

- الأول: من شهر أكتوبر إلى شهر ماي اين يتركز الحجم الهائل من الترسبات، هي الفترة الاشد برودة.
- الثاني: من ماي إلى سبتمبر يكون المناخ جاف و ساخن .

الشكل 02: التساقطات و درجة الحرارة



المصدر: مصلحة الارصاد الجوية+ معالجة الطالبين 2018

5- التربة

تمتلك المجموعة مشكلة بيئية للتسيير , مع بعض عدم التجانس الجيولوجي .

نميز صنفين كبيرين من التربة:

- تربة صخرية مقاومة في الجنوب

• تربة تتكون أساسا من اشكال الفضفاضة، المارينوسية والطينية.

6- الغطاء النباتي

تمتلك المجموعة تنوع في المناظر الطبيعية بين السهول والجبال والهضاب والسهوب. بيئتها المادية غنية جدا ومتنوعة، حيث توجد غابات وأراضي زراعية، وديان

7- العوائق

تمتلك المجموعة صنفين من العوائق هما:

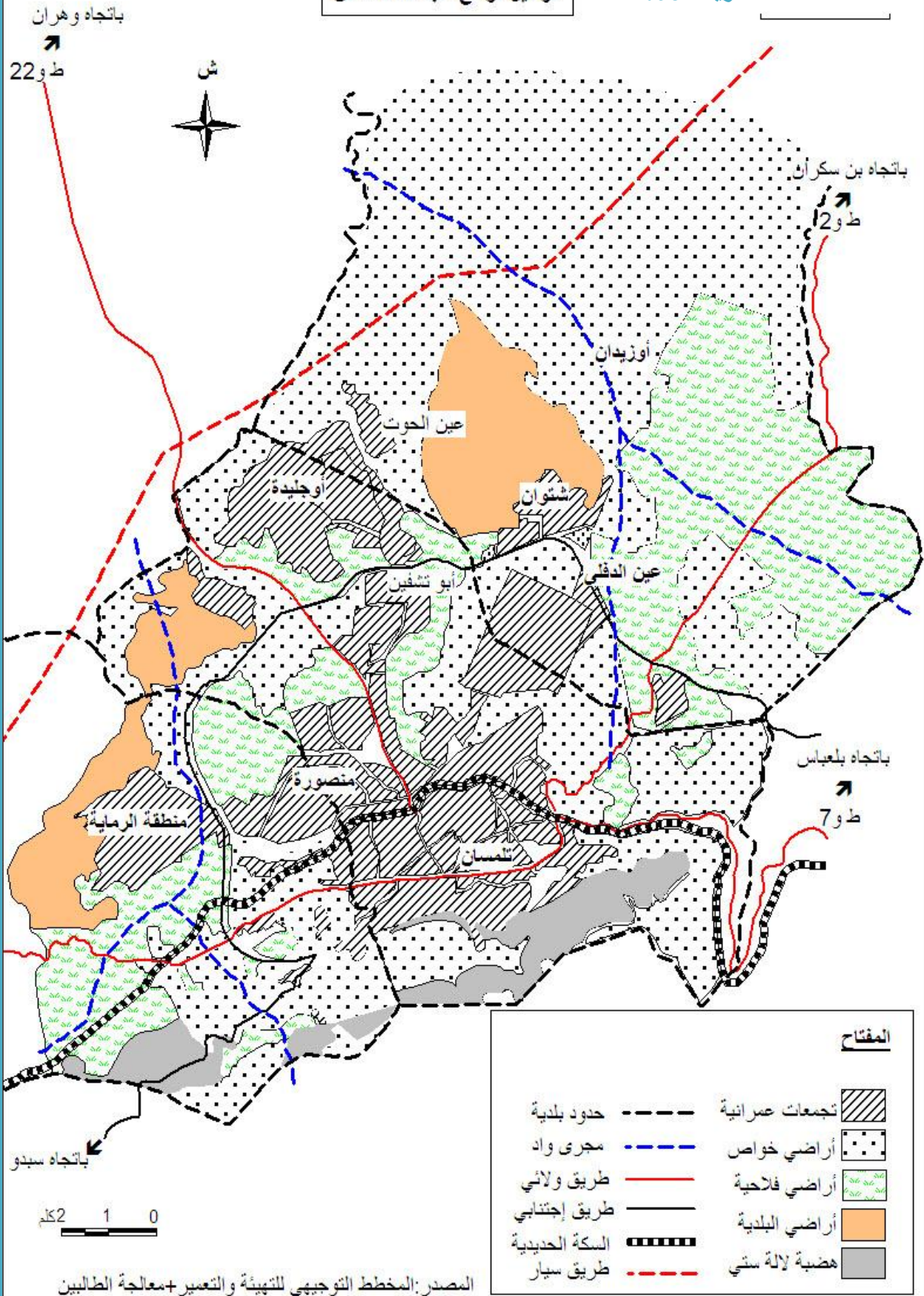
• عائق طبيعي مرتبط بالطبيعة الطبوغرافية (منطقة جبلية، اراضي زراعية، لالا سيتي، الواد ...

• العائق الاصطناعي (الطريق السريع شرق -غرب الطريق الوطني، الطريق الدائري، طريق السكة

الحديدية وخط الكهرباء ...)

الخريطة 06:

عراقيل توسع مجمعة تلمسان



- ملخص

هذا التجمع من ثلاث بلديات كبيرة غنية جغرافيا ومتنوعة .

- طوبوغرافيا مختلفة مكونة من ثلاثة (03) مستويات، أدناها في الشمال وأعلاها في الجنوب.

- مناخ يتميز بفترتين رئيسيتين: البرد من أكتوبر إلى ماي ، وفترة دافئة من ماي إلى سبتمبر . مع مناخ

متوسط.

- تربة غير متجانسة جيولوجيا، وهي: التربة الصخرية، الفضفاضة، المارينوسية والطينية.

- المناظر الطبيعية النباتية متنوعة ما بين السهول، الجبال والسهوب.

- ماديا يتأثر الإقليم بعوائق طبيعية واصطناعية.

ثانيا) - الدراسة المورفولوجية والتركيب العمراني لمدينة تلمسان:

أ-التقسيم الحضري للمدينة

تم تقسيم الشكل الحضري للمدينة الى قطاعات حضرية مختلفة، و تم تقسيمها وفقا لمعايير: مورفولوجيا الموقع، العمل، والحيوية الحضرية. كل كيان لديه مميزات خاصة ومشاكل مختلفة. من بين هذه القطاعات المختلفة لدينا:

المناطق الحضرية: تشمل جميع الأراضي المخدومة، المشغولة كليا أو جزئيا.

المناطق التي يجب أن تكون متحضرة: تشمل المناطق التي تقع في محيطها لتكون ذات أولوية حضرية، على المدى القصير والمتوسط، على مدى 10 سنوات، حسب ترتيب الأولوية الذي قدمته PDAU. مناطق التحضر المستقبلية: هي تلك المناطق التي يؤجل فيها التحضر على المدى الطويل، على مدى عشرين عاما في الموعد النهائي الذي قدمه PDAU.

القطاعات غير الحضرية: تشمل الأرض التي تركت على الحالة الطبيعية، وتلك المتعلقة بالمهنة، التريبة، والغابات، والاستخراج

تتكون مجمعة تلمسان من ثلاثة بلديات وهي :

- بلدية تلمسان:

تقع جنوب هضبة لالة ستي وتضم أحياء بودغن، سيدي بومدين، الكيفان، الدالية، حي 348 مسكن...الخ. تضم البلدية كذلك المدينة العتيقة التي تتميز بخصائص عمرانية مختلفة.

* المدينة العتيقة : تتربع على مساحة تقدر بـ40هكتار، وهي موزعة على عدة دروب نذكر أهمها: درب السنسلة، درب المسوفة، درب الحاج أمين، باب الزير، باب علي، سيدي عبد الجبار، سيدي اليدون،

سيدي حماد والرحيبة ، بنسبة تقدر بـ 44 % من أرضية المدينة ، وهي مساحة معتبرة مقارنة بالمساحة الكلية لها، أما النسيج العمراني الحديث ذات نمط أوروبي تقدر مساحته بـ 50 هكتار بنسبة 56 % من مساحة المدينة.

حيث توسعت البلدية باتجاه بلدية منصوره وشتوان حتى أصبح النسيج العمراني بين البلديات الثلاث متلاصق وذلك لوجود حاجز طبيعي من الناحية الجنوبية .

ـ بلدية منصوره :

تقع غرب بلدية تلمسان، تضم أحياء الإمامة، منطقة الرماية، عين نجار التي تتميز باستقرار أهل المدينة وكذلك أحياء أخرى كحي بوهناق الذي يعتبر مكان تواجد سكان مناطق أخرى كالبيض، عين تيموشنت... الخ .حيث توسعت باتجاه المناطق الفلاحية من الناحية الغربية .

ـ بلدية شتوان :

تقع شرق بلدية تلمسان، تعتبر ذو نشأة قديمة. حيث يستقر السكان الأصليين في حي شتوان القديم، وحي النقري . إذ توسعت البلدية على حساب الأراضي الفلاحية، بالإضافة إلى حي أوزيدان، عين الحوت، التي يوجد بها سكان محليين ومن خارج المنطقة .

ب- الدراسة السكانية

في عام 2008، بلغ عدد سكان ولاية تلمسان 949 135 نسمة مقابل 453 707 في عام 1987.

بلغ عدد سكان هذه المجموعة 300200 نسمة في عام 2015، ويتركز هذا التجمع من البلديات على 26% من سكان الولاية بينما لا يمثل السطح سوى 1.3% منها.

شهدت مدينة تلمسان تطورا في مجموع السكان وفقا لنتائج تعداد السكان لولاية تلمسان، والتي تتمركز بقوة في اماكن التجمع الكبرى.

- يوضح جدول الاعداد (1)، في عام 2008، عدد كبير من الشباب: أكثر من نصف سكان المدينة دون سن الثلاثين. وخلال هذه الفترة، انخفض عدد المواليد عن عام 2004 قبل انخفاض معدل المواليد خلال الفترة 2008-2015.

الجدول رقم 1: يوضح عدد سكان تلمسان ومعدل النمو

/	السكان	معدل النمو السنوي 2008/2015
تلمسان	140 158	0,6 %
مغنية	114 634	1,8 %
منصورة	49 150	3,3 %
شتوان	47 600	3,1 %
الرمشي	46 999	1,8 %

الجدول رقم 2: الفئة العمرية في تلمسان في عام 2008 بالنسبة المئوية

النساء		الرجال	
80 سنة فأكثر	0,79	80 سنة فأكثر	0,77
69-60 سنة	2,71	69-60 سنة	2,63
49-40 سنة	6,21	49-40 سنة	6,01
29-20 سنة	7,56	29-20 سنة	7,47
9-0 سنوات	8,57	9-0 سنوات	8,57

المصدر : معالجة الطالبين

ج - الدراسة العمرانية

نجد نوعين من السكنات في مدينة تلمسان هما:

• السكن الفردي

تتكون المدينة في الغالب من السكنات الفردية بنسبة 65%. تتركز في الوسط, الشرق وجنوب المدينة.

• السكن الجماعي

عموما هو نوع ظهر مؤخرا "مجموعة كبيرة" بمعدل 35%. ويتركز السكن الجماعي في منطقة التمديد

الجديدة من الغرب الى شمال المدينة.

الشكل 03: نوع السكن في المدينة



المصدر : معالجة الطالبين

- تتميز الكيانات الحضرية المختلفة للمدينة ب:
- انقطاع حضاري ووظيفي.
- منظمة مكانية غير متجانسة.
- تدهور الاطار البنيوي.
- الفصل الاجتماعي.
- مشكل في التنقل.

أ- فقدان القيمة التاريخية للكيانات.

ب- فيما يتعلق بالنمو السكاني، نلاحظ تركيز السكان على أراضي المجموعة. مع توزيع غير متوازن بالمقارنة مع إقليم الولاية.

ج - يتميز نوع السكن الموجود في النسيج الحضري للمدينة بما يلي:

- منازل في شكل فيلا (الحرثون، بيل إير، بيروانا، داليا).

- على شكل بيوت صغيرة منفردة ومنتشرة (أغادير، سيدي الحلوي، سيدي قال، أوزيدان، أوجليدا).

- في شكل إنشاءات غير قانونية (مجمعة في أحياء غير مستقرة وغير مجهزة وغير منظمة كما هو

الحال في حي سيدي طاهر، القلعة العلوية، بودغن، كوديا، أوزيدان).

- والسكنات الجماعية (مدينة الكرز، امامة، حقل تير، الشتوان، أوجليدا، بودجليدة).

- في إطار هذه الهياكل الحضرية يمكننا أن نكشف غياب للهوية المعمارية والسكن غير القانوني

ومساكن الطلبة.

هـ - التجهيزات

مدينة تلمسان لديها عدة فئات من المعدات وهي:

- ادارية

- صحية

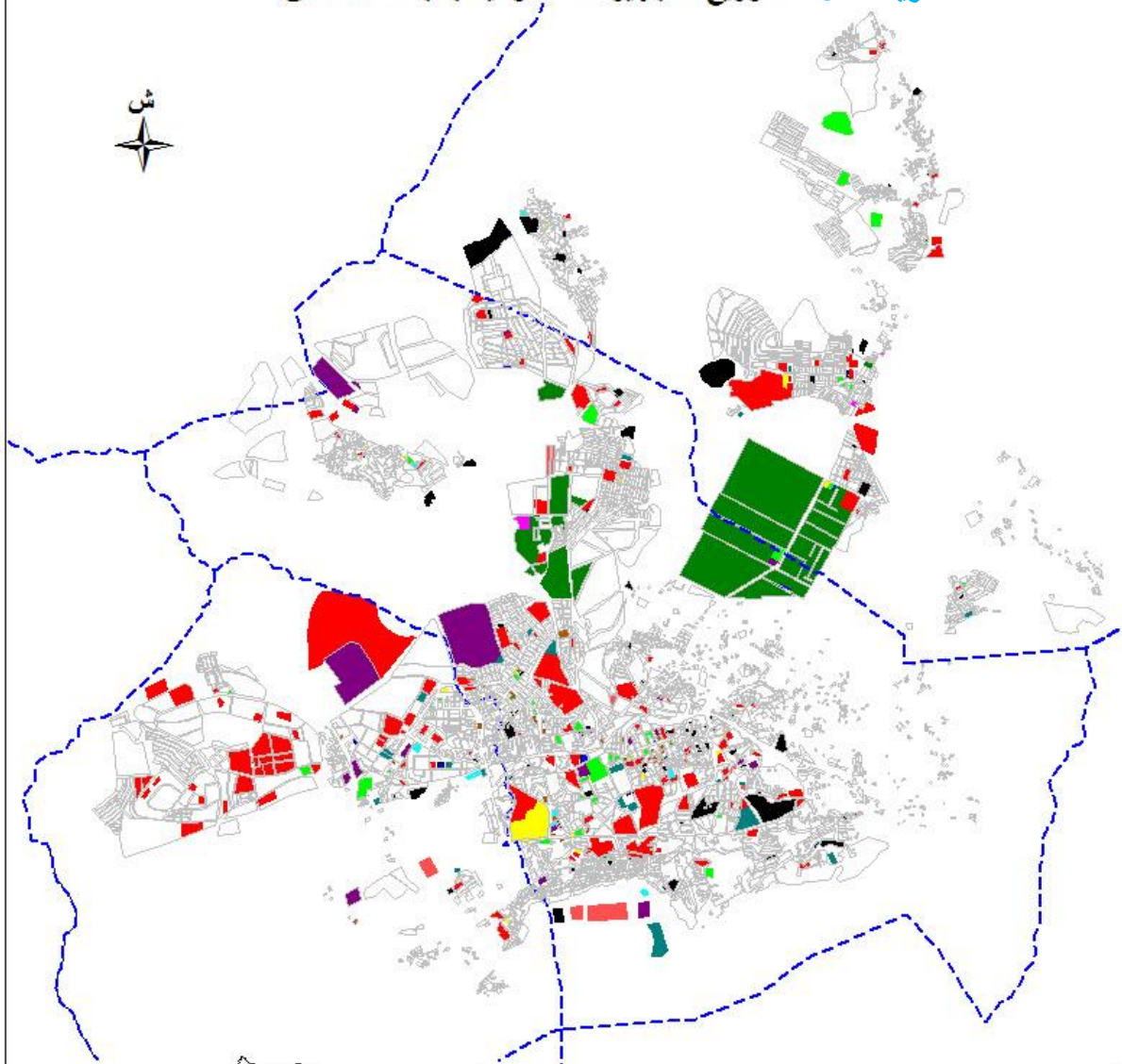
- رياضية

- ثقافية و تعليمية

- سياحية

- امنية ...

الخريطة 07: توزيع التجهيزات العمومية بمجموعة تلمسان



0 1 2 كلم

المصدر:مراجعة المخطط الترجيبي للتبينة والتعمير سنة 2007

المفتاح	
تجهيزات إدارية	تجهيزات صحية
تجهيزات بريدية	تجهيزات تعليمية
تجهيزات تجارية	تجهيزات أمنية
تجهيزات دينية	تجهيزات رياضية
تجهيزات ثقافية	تجهيزات سياحية
منطقة نشاطات	تجهيزات مالية
حدود بلدية	

على الرغم من أن المدينة لديها تنوع من حيث المعدات، ولكن نلاحظ ان هناك نقص في عدد المعدات مقارنة مع احتياجات السكان ، وهي: الصحة والرياضية والسياحية
وتقريبا انعدام التدخلات في منطقتنا في الجهة الجنوبية-الشرقية للمدينة.

و- المساحات العامة

كونها المسرح الديناميكي للمدينة ، حيث الاحتكاك بين الأفراد ولكن أيضا مع توفر المساحة يمكن ممارسة : نملك مساحات عامة مفتوحة حيث الوصول و المرور يحدثان من دون عوائق و مساحات مخصصة للأفراد لنشاطاتهم العامة المختلفة

المناطق العامة ومجمعات المدينة هي: الحوض الكبير،منطقة AEK, هضبة لالا سيتي و بعض الشوارع (شارع ALN , شارع العقيد لطفي، BDالخميس ، شارع الإمامة ,باستور، حمصالي)، نمتلك أنشطة تجارية وإدارية التي تدور حول الاثنين. وبصرف النظر عن النقص، تتميز هذه المساحات بسوء التسيير.

ثالثا - دراسة البنية التحتية للنقل والتنقل:

1-شبكة الطرق:

• الطرق الوطنية RN25

RN7: يربط المغرب، تلمسان و سيدي بلعباس إلى الشرق.

RN2: يعبر تلمسان نحو عين تموشنت إلى غاية وهران.

RN22: المحور الأهم الذي يربط الشمال بالجنوب: من بني صاف إلى مشريا مرورا بريمشي، حنايا،

سيبدو و العريشة على بعد 130 كم.

• الطريق السيار في الغرب:

مقطع 100 كم من مشروع الطريق السيار يعبر ولاية تلمسان

• الطريق الدائري:

يضمن الاتصال بين صفصاف، شتوان، كديا والمنصورة

• التفريك :

تمتلك مدينة تلمسان تفريك افتتح في عام 2009 الذي يربط المناطق الغربية من المدينة إلى هضبة لالا

سيدي على ارتفاع 1200م

الخريطة 09:

شبكة النقل على المستوى الإقليمي



المصدر: م ح و م+معالجة الطالبين

• محطة الحافلات :

- المحطة الاولى هي محطة إقليمية تحتوي على العديد من خطوط النقل

- والثانية هي محطة لشبكة الطرق من المحيط(محلية) .

2- شبكة السكك الحديدية:

أ- خط السكة الحديد

يربط وهران بتلمسان، ويسمح حاليا بسير القطار الكلاسيكي، وهذه سكة القطار تشمل خط وهران ، وادي تليلات ، سيدي بلعباس، اولاد ميمون، تلمسان، مغنية ،وقد سهلت فروع الشبكة نقل سلع ومنتجات القطاع الاقتصادي لتلمسان، مغنية، الغزوة.

ب- خط TGV

هذه الدفعة الثانية من المسار المزدوج للسكة الحديدية المكهربة هي جزء من مشروع وطني يهدف الى ربط مدينة تلمسان مع الحدود الغربية للبلد

شركتين ايطاليتين هما المسؤولتين عن انشاء هذه السكة الحديد المكهربة التي تربط بين المحطة و وادي تليلات (وهران) وعقيد عباس (تلمسان) على مسافة 270 كلم للقطارات فائقة السرعة التي يمكن أن تصل إلى 220 كلم / ساعة

لتعزيز التواصل الداخلي، من جهة، وتصحيح التوازن بين الأقاليم، من جهة أخرى.

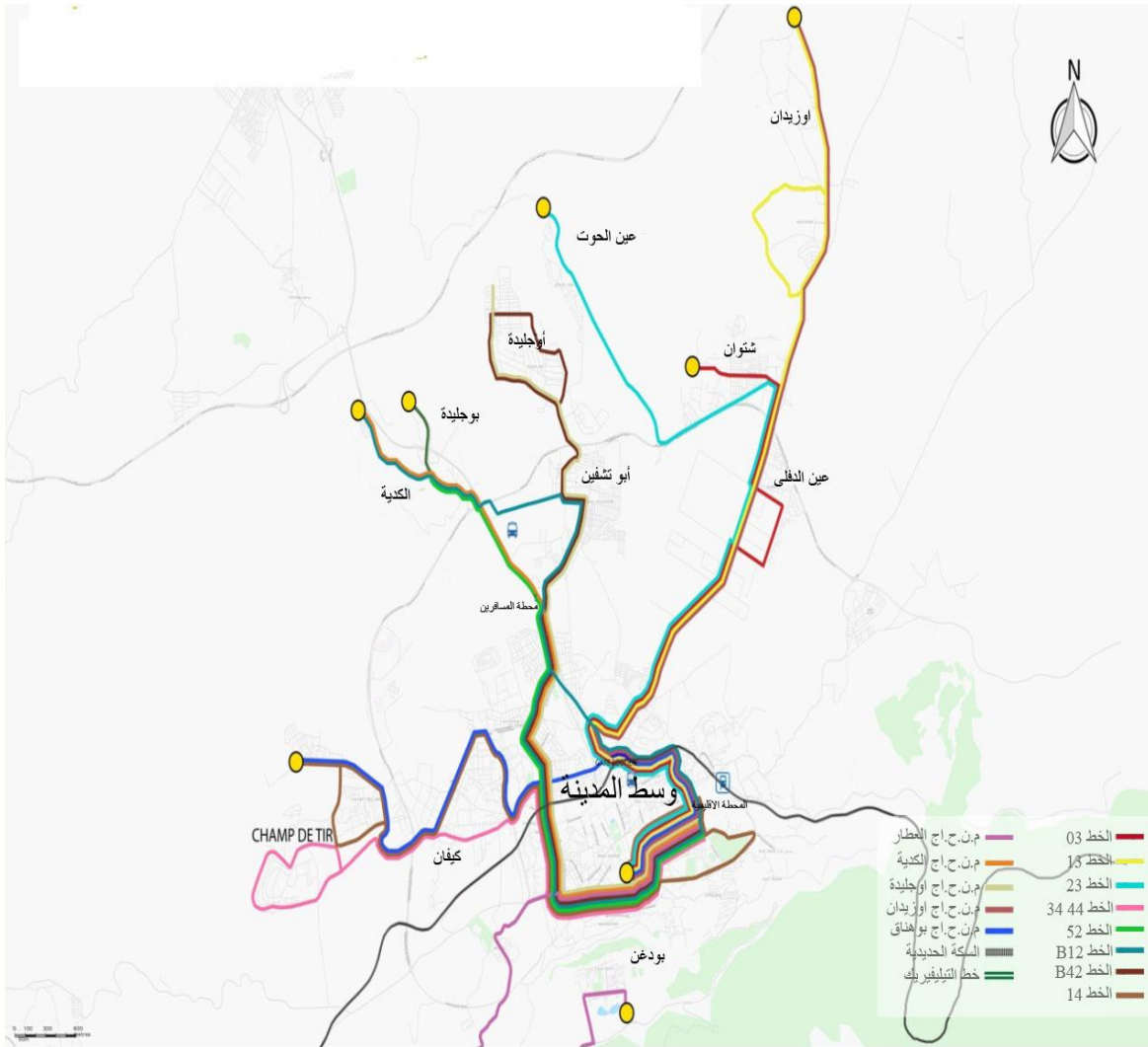
الخريطة 10: شبكة الطرق على المستوى المحلي لمدينة تلمسان



المصدر: مخطط الحركة و المرور

تتم خدمة المدينة بواسطة خطوط النقل الحضري الخاص بالإضافة للخطوط التابعة لمؤسسة الدولة .
 بحيث ان كل خط لديه خصائصه و مميزاته .

الخريطة 11: شبكة خطوط النقل الجماعي لمدينة تلمسان



المصدر: م ح و م +معالجة الطالبين

ملخص فيما يتعلق بالبنية التحتية للنقل والنقل:

الجدول 3: مشاكل البنية التحتية للنقل

المشكلة	الموقع	اجتماعيا	بيئيا
-خط LGV الذي يمر في منتصف منطقة تلمسان الحضرية	في منتصف منطقة تلمسان الحضرية	يسبب خطرا على السكان(الحوادث والصعق بالكهرباء)	-تسبب انقطاع في منطقتنا الحضرية -وسوف يسبب العديد من الاتلافات
-نفس الاتجاه الذي اتخذه الترام المشرع وخطوط النقل العام		يسبب خطر اعلى السكان(الحوادث والصعق بالكهرباء)	لا يجلب حلا جديدا، ولا تحاول ربط الكيانات فيما بينهما
-وجود المحطة شبه الحضرية على مستوى وسط المدينة	وسط المدينة		التكثيف و التعبئة
-غياب خطوط النقل الحضري المشتركة التي تربط بين الاقطاب	الاقطاب المحيطة	-يتسبب في تضييع وقت السكان	-يوضح العزلة والعزل للأعمدة الطرفية

الطرفية بينهما وتفتقر إلى بنية موقف سيارات (موقف سيارات)			
- هياكل الطريق مثل الطريق الدائري والنصف الدائري تشجع التوسع الحضري، والبناء الذاتي الغير مراقب		- ظهور ظواهر الاجتماعية "انعدام الأمن، الفصل الاجتماعي	ظهور احياء سكنية في الاطراف

-على الرغم من وجود بنية تحتية هامة وسكك حديدية، فإن منطقة تلمسان الحضرية لا تستغل هذه الثروة، من جهة هذا يتجلى في فصل الأقطاب عن بعضها البعض، والافتقار إلى وسائل النقل العام بين هذه القطبين، ومن جهة اخرى الخط LGV (خط ذو سرعة عالية)، مما يبرز ويقوي تمزق الأنسجة الحضرية.

هذا الشذوذ في البنية التحتية الحضرية تسبب في المقام الأول في التمديد الحضري الغير منضبط، فضلا عن الأحياء المحرومة والمعزولة، ثم دفع جاذبية الاستثمارات الخارجية، وأخيرا، اختلال التوازن على مستوى توزيع خطوط النقل الحضري ويشجع التنقل الفردي للسيارة، مما يعزز التلوث، ويتناقض مع مبادئ التنمية المستدامة.

2تحليل واقع النقل الحضري الجماعي في مدينة تلمسان:

تتواجد بمدينة تلمسان شبكة هامة من الطرق بحيث نميز فيها :

1-2-الطرق الرئيسية: التي تتمثل مهمتها الرئيسية في توفير روابط إلى نطاق المدينة ، تتكون هذه

الشبكة من الطرق الأكثر أهمية مثل الطرق الوطنية التي تتمثل في :

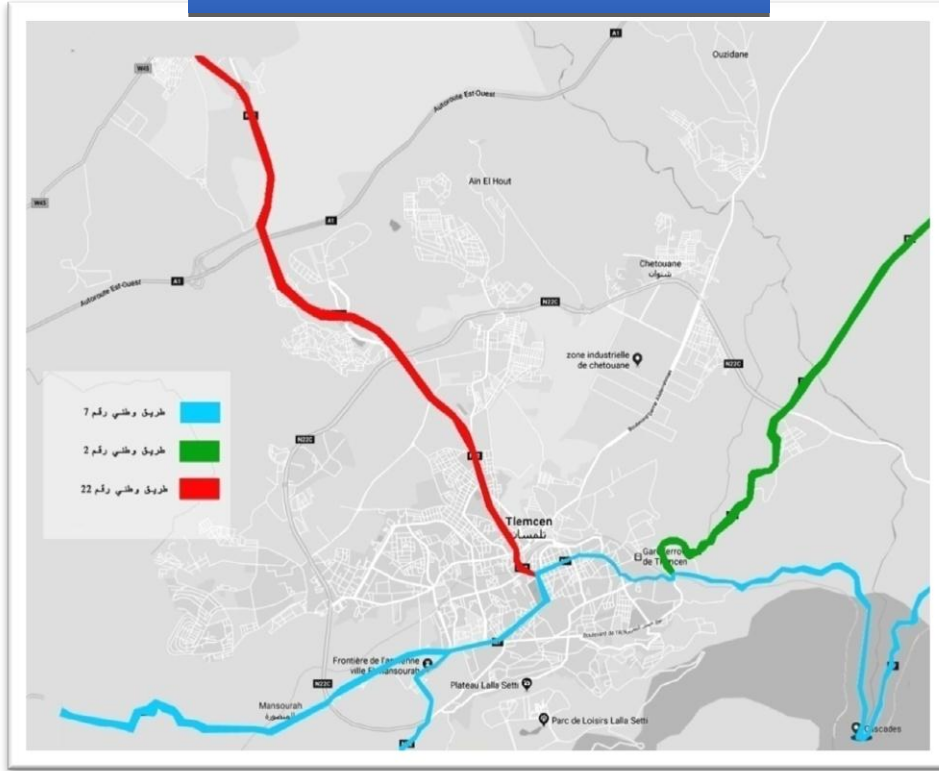
RN7: يربط المغرب، تلمسان و سيدي بلعباس إلى الشرق.

RN2: يعبر تلمسان نحو عين تموشنت إلى غاية وهران.

RN22: المحور الأهم الذي يربط الشمال بالجنوب: من بني صاف إلى مشرية مرورا بالرمشي،

الحناية، سبدو و العريشة على بعد 130 كم.

الصورة رقم (01) يوضح الطرق الرئيسية لمدينة تلمسان.



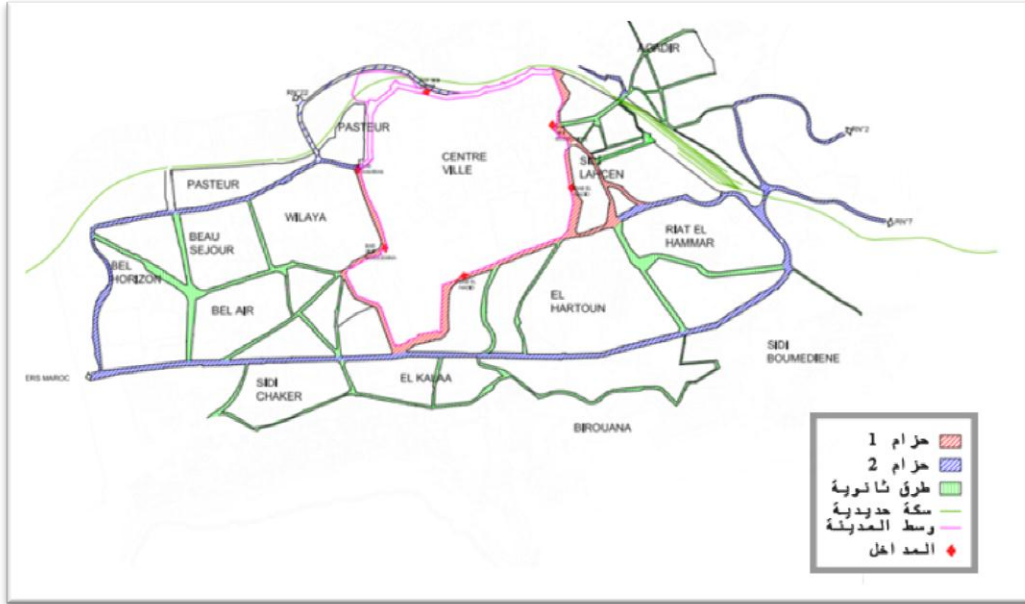
المصدر : Google Earth + معالجة الطالبين

2-2- الطرق الثانوية: التي تربط بعض المناطق الحضرية أو أحياء في ما بينها.

النواة التاريخية لمدينة تلمسان محاطة بحزام مكّون من (شارع بيدري منصور، شارع العزوني رضوان، شارع الرائد حمصلي السايح ميلود، شارع اينال أحمد، شارع غوار حسين، شارع غزلاوي عبد السلام و شارع كازي أول محمد).

و حزام اخر مكّون من (شارع باستار، طريق رياض ماوخ، شارع التحرير، شارع هوشيمينه).

المخطط رقم (02) يوضح الطرق الثانوية لمدينة تلمسان.



المصدر : Google Earth + معالجة الطالبين .

تعرف مدينة تلمسان تطور كبير وفعال في مجال النقل بحيث تعتبر التنقلات في الوسط الحضري أهم النشاطات التي يقوم بها الإنسان يوميا لقضاء حاجياته وتختلف هذه التنقلات حسب نوعيتها وأسبابها وتختلف أيضا حسب الوسائل المستعملة.

3-مسارات الخطوط وأنواعها في المدينة:

من خلال تطرقنا إلى تحليل شبكة النقل الحضري الجماعي لاحظنا أن هناك نوع واحد من الخطوط تتميز به المدينة وهو المماسي وجل هذه الخطوط تنطلق من نقاط معينة وهذا ما يتسبب في تفاوتات بين وحدات النقل الجماعي والإختلاف في فترة التقاطر الخاصة بكل مركبة لكل خط وتهميش بعض الاحياء من خلال طول مدة الدورة في بعضها و انعدامها في بعضها الاخر.

3-1-الخطوط المماسية:

جدول(04):يوضح الخطوط و مساراتها في المدينة

رقم الخط	الانطلاق	المسار	الوصول
A03	مليحة	ث مليحة حميدو - سيدي سعيد - باب وهران - حي الدالية - الحوض الكبير - ابو	شتوان
		تشفين - شتوان -البريد المركزي	
13	المحطة البرية	حي الزيتون - المحطة البرية - مليحة حميدو - ث زكري - قباسة - اوزيدان - باب	اوزيدان
		سيدي بومدين - المستشفى - الإذاعة -قادير - الكيفان	
23	مليحة	عين الحوت - جامعة ابو بكر بلقايد - بوهناق - حي ماخوخ - حي الزيتون - الرحبية	عين الحوت
B44	الرحبية	400 مسكن - ح العسكري - ايمامة - الكيفان - شارع 24 متر - ث مليحة حميدو	إمامة
B34	الرحبية	المحطة البرية - البريد المركزي - المدرس - الكيفان - حي الكرز - ث يغموراسن -	إمامة
		إمامة	
52	الرحبية	الكدية - حي أوجليلة - المستشفى - الحوض الكبير - باب سيدي بومدين - قباسة -	أوجليلة
		حي الكرز - ث بن زرجب - أبو تشفين الرحبية - بوجليلة	
B12	المحطة البرية	الكدية - حي الزيتون - ش / ع اللاوي - الإذاعة - ش 24م - ث بن زكري -	الكدية
		ث مليحة حميدو - ابو تشفين	

B42	سيدي لحسن	حي 937 مسكن - أبو تشفين - حي الزيتون - حي الكرز - الإذاعة - باب سيدي بومدين - باب الزير - قباصة	أوجليدة
A14	الرحيبة	الرحيبة - ح 120 مسكن - إمامة - ب منصوره - ب تلمسان - حي الكرز - المستشفى - ث فراج - يغموراسن - الجامعة - ث مليحة حميدو - 500 مسكن - بوهناق	بوهناق
01	الرحيبة	400 مسكن - ح العسكري - إمامة - الكيفان - شارع 24 متر - ث مليحة حميدو - بودغن - الرحيبة	بودغن
04	الرحيبة	الكدية - حي الزيتون - ش / ع الملاوي - الإذاعة - ش 24م - ث بن زكري - ث مليحة حميدو - أبو تشفين - الرحيبة	الكدية
09	الرحيبة	الكدية - حي أوجليدة - المستشفى - الحوض الكبير - باب سيدي بومدين - قباصة - حي الكرز - ث بن زرجب - أبو تشفين الرحيبة - بوجليدة	أوجليدة
11	مليحة	حي الزيتون - المحطة البرية - مليحة حميدو - ث زكري - قباصة - أوزيدان - باب سيدي بومدين - المستشفى - الإذاعة - أقادير - الكيفان	أوزيدان
17	الرحيبة	الرحيبة - ح 120 مسكن - إمامة - ب منصوره - ب تلمسان - حي الكرز - المستشفى - ث فراج - يغموراسن - الجامعة - ث مليحة حميدو - 500 مسكن - بوهناق	بوهناق

المصدر : مديرية النقل لمدينة تلمسان.

ملاحظة: فيما يخص أنواع الخطوط في المدينة نجد الخط المماسي فقط يربط بين وسط المدينة و أطرافها. أما فيما يخص الأنواع الأخرى (القطري والإشعاعي و الدائري) فهي غير موجودة كما هو

موضح

4- تحليل الخطوط الجماعية:

4-1- تحليل الخط رقم 03 :

جدول(05):يوضح خصائص الخط رقم (03)

نوع المؤسسة		الخاصة	
	ذهاب	اياب	مجموع
النهاية	مليحة	شتوان	
نوع المركبة	حافلة (mini bus)		
المسافة (كلم)	4	4	8
عدد المركبات			8
سعة الخط			200
عدد المواقف	5	6	11
زمن الرحلة	12.5	12.5	25

الصورة رقم (03) يوضح الخط رقم (03) من النقل الحضري

الجماع , لمدينة تلمسان.

المصدر : مخطط الحركة و المرور لمدينة تلمسان 2017 + معالجة الطالبين.

محطة الانطلاق من ثانوية مليحة حميدو إلى

النهاية حي شتوان يمتد هذا الخط على طول يقدر

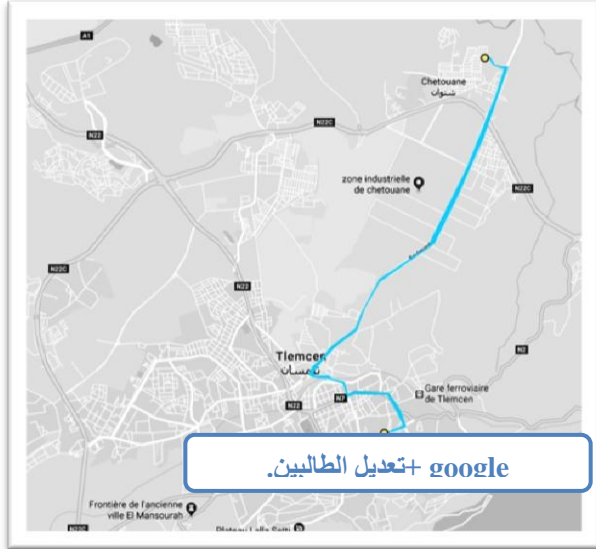
ب 8 كلم زمن الرحلة 25دقيقة ذهابا وإياب. وللخط

5مواقف في الذهاب و6 في الاياب وتتراوح

المسافة بين الموقف و الذي يليه ب630م فأكثر في

الذهاب و 570م في الإياب و هنا نلاحظ عدم

احترام المسافة التقنية في تصميم المواقف و التي تقدر ب 500 متر .



4-1- تحليل الخط رقم 13 :

جدول(06):يوضح خصائص الخط رقم (13)

نوع المؤسسة		الخاصة	
	ذهاب	اياب	مجموع
النهاية	المحطة البرية	اوزيدان	
نوع المركبة	حافلة (mini bus)		
المسافة (كلم)	8.3	8.3	16.6
عدد المركبات			4
سعة الخط			100
عدد المواقف	7	8	15
زمن الرحلة	22.5	22.5	45

المصدر : مخطط الحركة و المرور لمدينة تلمسان 2017 + معالجة الطالبين

الصورة رقم (04) يوضح الخط رقم (13) من النقل الحضري

محطة الانطلاق من المحطة البرية إلى النهاية حي اوزيدان يمتد هذا الخط على طول يقدر ب 16.6 كلم زمن الرحلة 45 دقيقة ذهابا وإيابا. نلاحظ ان المسافة بين المواقف غير محترمة اطلاقا و نقص كبير في عدد المركبات التي تشغل هذا الخط كما نلاحظ وجود النقل الغير



المصدر : google earth+تعديل الطالبين.

رسمي يشغل هذا المسار بكثرة بالإضافة الى النقل الرسمي .

1- تحليل الخط رقم 23 :

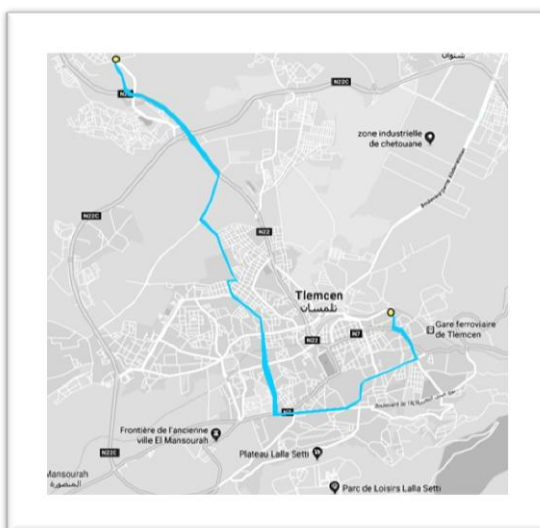
جدول (07): يوضح خصائص الخط رقم (23)

الخاصة		نوع المؤسسة
مجموع	اياب	ذهاب
	عين الحوت	مليحة
حافلة (mini bus)		نوع المركبة
20	7.8	7.8
		المسافة (كلم)
5		
		عدد المركبات
125		
		سعة الخط
28	14	14
		عدد المواقف
40	20	20
		زمن الرحلة

المصدر : مخطط الحركة و المرور لمدينة تلمسان 2017 + معالجة الطالبين

الصورة رقم (05) يوضح الخط رقم (23) من النقل الحضري

محطة الانطلاق من ثانوية مليحة حميدو إلى النهاية
حي عين الحوت يمتد هذا الخط على طول يقدر
ب20 كلم زمن الرحلة 40 دقيقة ذهابا وإياب و الذي
يعتبر وقتا طويلا . وللخط 14 موقف في الذهاب و
نفسه في الاياب و نلاحظ نقص في عدد المركبات
الشاغلة لهذا الخط



المصدر : google earth + تعديل الطالبين.

4-1- تحليل الخط رقم B44 :

جدول (08): يوضح خصائص الخط رقم (44)

نوع المؤسسة		الخاصة	
	ذهاب	اياب	مجموع
النهاية	الرحبية	امامة	
نوع المركبة	حافلة (mini bus)		
المسافة (كلم)	1.8	1.8	3.6
عدد المركبات			13
سعة الخط			325
عدد المواقع	5	4	9
زمن الرحلة	10	10	20

المصدر : مخطط الحركة و المرور لمدينة تلمسان 2017 + معالجة الطالبين

الصورة رقم (06) يوضح الخط رقم (44) من النقل الحضري

محطة الانطلاق من الرحبية إلى النهاية حي امامة يمتد هذا الخط على طول يقدر ب1.8 كلم زمن الرحلة 20 دقيقة ذهابا وإياب. نلاحظ احترام المسافة بين المواقع و عدد مركبات مناسب يشغل هذا الخط .



المصدر: google earth+تعديل الطالبين.

4-1- تحليل الخط رقم B34 :

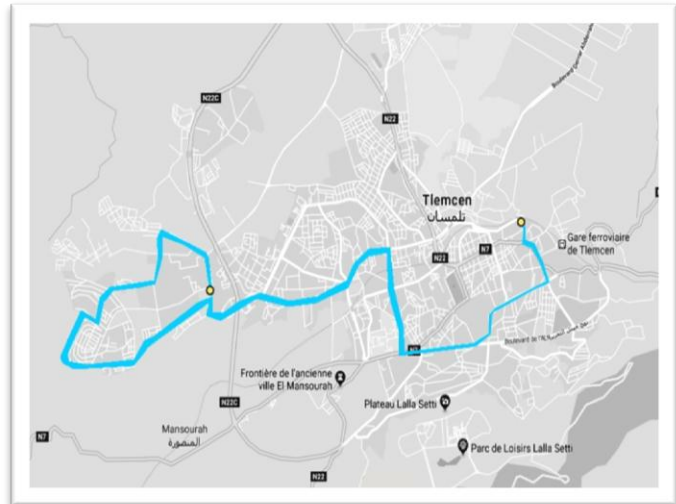
جدول (09): يوضح خصائص الخط رقم (34)

نوع المؤسسة		الخاصة	
	ذهاب	اياب	مجموع
النهاية	الرحبية	امامة	
نوع المركبة	حافلة (mini bus)		
المسافة (كلم)	1.8	1.8	3.6
عدد المركبات			12
سعة الخط			300
عدد المواقع	5	5	10
زمن الرحلة	10	10	20

المصدر : مخطط الحركة و المرور لمدينة تلمسان 2017 + معالجة الطالبين

الصورة رقم (07) يوضح الخط رقم (34) من النقل الحضري
الجماعي لمدينة تلمسان.

محطة الانطلاق من الرحبية إلى النهاية حي
امامة يمتد هذا الخط على طول يقدر
ب1.8 كلم زمن الرحلة 20 دقيقة ذهابا وإياب.
نلاحظ احترام المسافة بين المواقع و عدد
مركبات مناسب يشغل هذا الخط .



المصدر : google earth+تعديل الطالبين.

4-1- تحليل الخط رقم 52 :

جدول (10): يوضح خصائص الخط رقم (52)

الخاصة			نوع المؤسسة
مجموع	اياب	ذهاب	
	بوجليدة	الرحيبة	النهاية
حافلة (mini bus)			نوع المركبة
10.6	5.3	5.3	المسافة (كلم)
6			عدد المركبات
150			سعة الخط
11	5	6	عدد المواقع
30	15	15	زمن الرحلة

المصدر : مخطط الحركة و المرور لمدينة تلمسان 2017 + معالجة الطالبين

الصورة رقم (08) يوضح الخط رقم (52) من النقل الحضري

محطة الانطلاق من الرحيبة إلى النهاية حي بوجليدة
يمتد هذا الخط على طول يقدر ب 10.6 كلم , زمن
الرحلة 30 دقيقة ذهابا وإياب. نلاحظ عدد مركبات
مناسب مع مسافة الخط .



المصدر : google earth + تعديل الطالبين.

4-1- تحليل الخط رقم B12 :

جدول (11): يوضح خصائص الخط رقم (12)

نوع المؤسسة		الخاصة	
	ذهاب	اياب	مجموع
النهاية	المحطة البرية	الكدية	
نوع المركبة	حافلة (mini bus)		
المسافة (كلم)	5.7	5.7	11.4
عدد المركبات			7
سعة الخط			175
عدد المواقع	14	14	28
زمن الرحلة	22.5	22.5	45

المصدر : مخطط الحركة و المرور لمدينة تلمسان 2017 + معالجة الطالبين

الصورة رقم (09) يوضح الخط رقم (12) من النقل الحضري الجماعي لمدينة تلمسان.

محطة الانطلاق من المحطة البرية إلى

النهاية حي الكدية يمتد هذا الخط على طول

يقدر ب 11.4 كلم زمن الرحلة 45 دقيقة

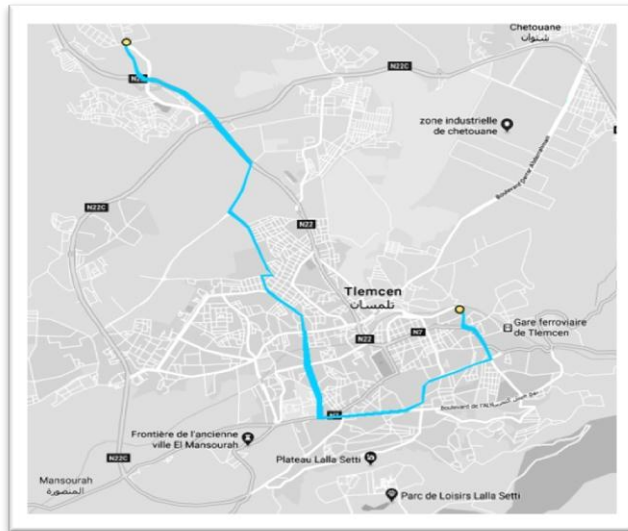
ذهابا وإياب. وجود 28 موقف على طول

الخط تنقسم الى 14 موقف ذهابا و مثله اياها

و توجد هناك بعض النقائص على مستوى

تهيئة المحطات و وضع بعض الإشارات

لتوضيح أماكن العمودية



المصدر : google earth + تعديل الطالبين.

1-4-تحليل الخط رقم B42 :

جدول(12):بوضخ خصائص الخط رقم (42)

نوع المؤسسة		الخاصة	
	ذهاب	اياب	مجموع
النهاية	سيدي لحسن	اوجليدة	
نوع المركبة	حافلة (mini bus)		
المسافة (كلم)	4.5	4.5	9
عدد المركبات			6
سعة الخط			150
عدد المواقع	8	8	16
زمن الرحلة	17.5	17.5	35

المصدر : مخطط الحركة و المرور لمدينة تلمسان 2017 + معالجة الطالبين

الصورة رقم (10) يوضح الخط رقم (42) من النقل الحضري الجماعي لمدينة تلمسان.

محطة الانطلاق من حي سيدي لحسن إلى
النهاية حي اوجليدة يمتد هذا الخط على طول
يقدر ب 9 كلم زمن الرحلة 35 دقيقة
ذهابا وإيابا. يوجد 8 مواقع ذهابا و مثلها اياها
بمجموع 16 موقف على طول الخط , و
نلاحظ احترام المسافة التقنية بين المواقع كما
نلاحظ ان المركبات تقوم بدورها على اتم وجه



المصدر: google earth+تعديل الطالبين.

4-1- تحليل الخط رقم A14 :

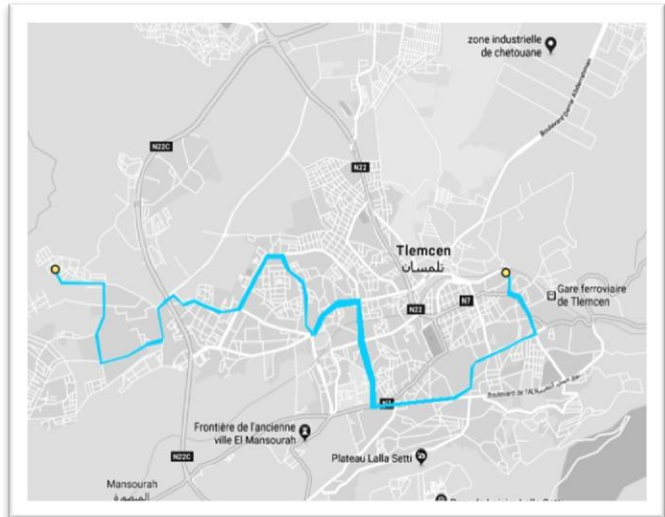
جدول (13): يوضح خصائص الخط رقم (14)

الخاصة			نوع المؤسسة
مجموع	اياب	ذهاب	
	بوهناق	الرحبية	النهاية
حافلة (mini bus)			نوع المركبة
5.2	2.6	2.6	المسافة (كلم)
6			عدد المركبات
150			سعة الخط
9	4	5	عدد المواقع
25	12.5	12.5	زمن الرحلة

المصدر : مخطط الحركة و المرور لمدينة تلمسان 2017 + معالجة الطالبين

الصورة رقم (11) يوضح الخط رقم (14) من النقل الحضري الجماعي لمدينة تلمسان.

محطة الانطلاق من الرحبية إلى النهاية حي بوهناق يمتد هذا الخط على طول يقدر ب 2.6 كلم زمن الرحلة 25 دقيقة ذهابا وإياب نلاحظ احترام المسافة بين المواقع و عدد مركبات مناسب يشغل هذا الخط .



المصدر : google earth+ تعديل الطالبين.

4-1- تحليل الخط رقم 01 :

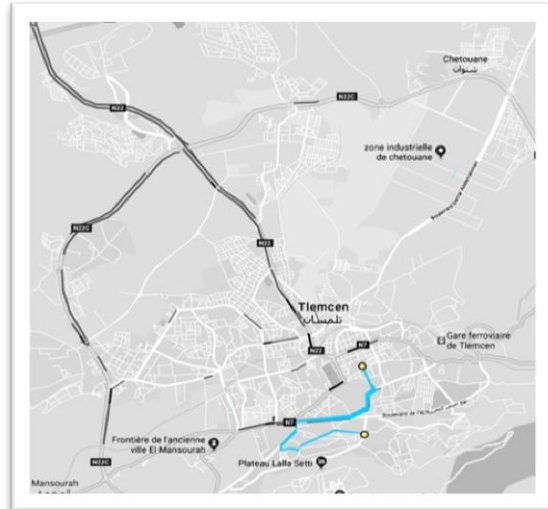
جدول (14): يوضح خصائص الخط رقم (01)

العمومية			نوع المؤسسة
مجموع	اياب	ذهاب	
	بودغن	الرحبية	النهاية
		حافلة	نوع المركبة
6.8	3.4	3.4	المسافة (كلم)
5			عدد المركبات
160			سعة الخط
11	5	6	عدد المواقع
35	17.2	17.2	زمن الرحلة

المصدر : مخطط الحركة و المرور لمدينة تلمسان 2017 + معالجة الطالبين

الصورة رقم (12) يوضح الخط رقم (01) من النقل الحضري الجماعي لمدينة تلمسان.

محطة الانطلاق من الرحبية إلى النهاية حي بودغن
يمتد هذا الخط على طول يقدر ب 6.8 كلم زمن
الرحلة 35 دقيقة ذهابا وإياب. نلاحظ ان نوع
المركبات التي تشغل هذا الخط هي عمومية فقط ولا
تغطي خدماتها كامل الحي بحيث
تكتفي بالمرور في حدوده فقط و ذلك نتيجة
طبوغرافية المنطق (انحدارات - مرتفعات) , و



المصدر : google earth+تعديل الطالبين.

هذا ما أدى بالخواص إلى تجنب الاستثمار في هذا الخط .

4-1- تحليل الخط رقم 04 :

جدول (15): يوضح خصائص الخط رقم (04)

العمومية		نوع المؤسسة	
مجموع	اياب	ذهاب	
	الكدية	الرحبية	النهاية
		حافلة	نوع المركبة
10.6	5.3	5.3	المسافة (كلم)
07			عدد المركبات
210			سعة الخط
20	10	10	عدد المواقف
30	15	15	زمن الرحلة

المصمحة الانطلاق من الرحبية إلى النهاية حي الكدية : مخطط الحركة و المرور لمدينة تلمسان 2017 + معالجة الطالبين

يمتد هذا الخط على طول يقدر ب 10.6 كلم زمن الرحلة 30 دقيقة ذهابا وإياب. وجود 20 موقف على طول الخط تنقسم الى 10 موقف ذهابا و مثله ايابا و توجد هناك بعض النقائص على مستوى تهيئة المحطات و وضع بعض الإشارات العمودية لتوضيح أماكن التوقف.

الصورة رقم (13) يوضح الخط رقم (04) من النقل الحضري الجماعي لمدينة تلمسان.



+ تعديل الطالبين. google

4-1- تحليل الخط رقم 09 :

جدول (16): يوضح خصائص الخط رقم (09)

العمومية			نوع المؤسسة
مجموع	اياب	ذهاب	
	اوجليدة	الرحيبة	النهاية
		حافلة	نوع المركبة
13.8	6.9	6.9	المسافة (كلم)
06			عدد المركبات
195			سعة الخط
25	12	13	عدد المواقع
35	17.2	17.2	زمن الرحلة

المصدر : مخطط الحركة و المرور لمدينة تلمسان 2017 + معالجة الطالبين

الصورة رقم (14) يوضح الخط رقم (09) من النقل الحضري الجماعي لمدينة تلمسان.

محطة الانطلاق من الرحيبة إلى النهاية حي

اوجليدة يمتد هذا الخط على طول يقدر ب

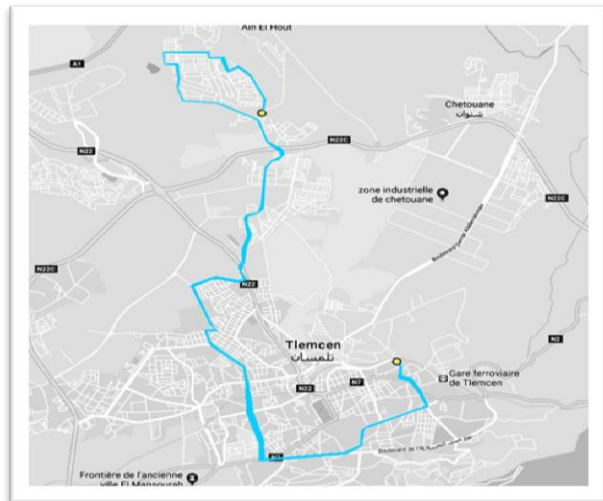
13.8 كلم زمن الرحلة 35 دقيقة ذهابا وإيابا.

يوجد 13 مواقف ذهابا و 23 ايابا بمجموع 25

موقف على طول الخط , و نلاحظ احترام

المسافة التقنية بين المواقع كما نلاحظ ان

المركبات تقوم بدورها على اتم وجه



المصدر : google earth+تعديل الطالبين.

4-1-تحليل الخط رقم 11 :

جدول (17): يوضح خصائص الخط رقم (11)

الصورة رقم (15) يوضح الخط رقم (11) من النقل الحضري الجماعي لمدينة تلمسان.				
مجموع	اياب	ذهاب		
	اوزيدان	مليحة		النهاية
		حافلة		نوع المركبة
16.6	8.3	8.3		المسافة (كلم)
05				عدد المركبات
170				سعة الخط
20	10	10		عدد المواقع
45	22.5	22.5		زمن الرحلة

المصدر مخطط الحركة و المرور لمدينة تلمسان 2017 + معالجة الطالبين

محطة الانطلاق من مليحة إلى النهاية حي اوزيدان يمتد هذا الخط على طول يقدر ب 16.6 كلم زمن

الرحلة 45 دقيقة ذهابا وإيابا. نلاحظ ان المسافة

بين المواقع غير محترمة اطلاقا و نقص كبير

في عدد المركبات التي تشغل هذا الخط كما

نلاحظ وجود النقل الغير رسمي يشغل هذا

المسار بكثرة بالإضافة الى النقل الرسمي .



4-1- تحليل الخط رقم 17 :

جدول (18): يوضح خصائص الخط رقم (17)

العمومية			نوع المؤسسة
مجموع	اياب	ذهاب	
	بوهناق	الرحبية	النهاية
		حافلة	نوع المركبة
4.4	2.2	2.2	المسافة (كلم)
07			عدد المركبات
220			سعة الخط
10	5	5	عدد المواقع
20	10	10	زمن الرحلة

المصدر : مخطط الحركة و المرور لمدينة تلمسان 2017 + معالجة الطالبين

الصورة رقم (16) يوضح الخط رقم (17) من النقل الحضري الجماعي لمدينة تلمسان.

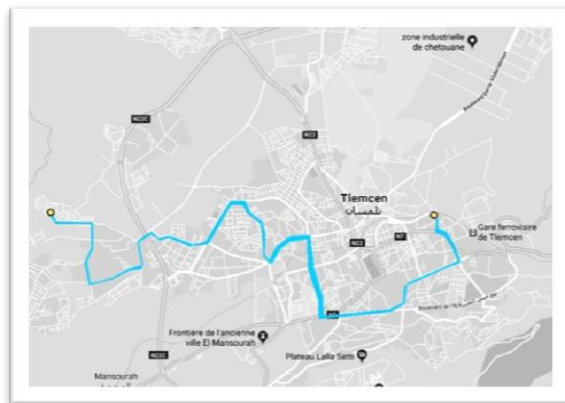
محطة الانطلاق من الرحبية إلى النهاية حي

بوهناق يمتد هذا الخط على طول يقدر ب

2.6 كلم زمن الرحلة 25 دقيقة ذهابا وإياب

نلاحظ احترام المسافة بين المواقع و عدد

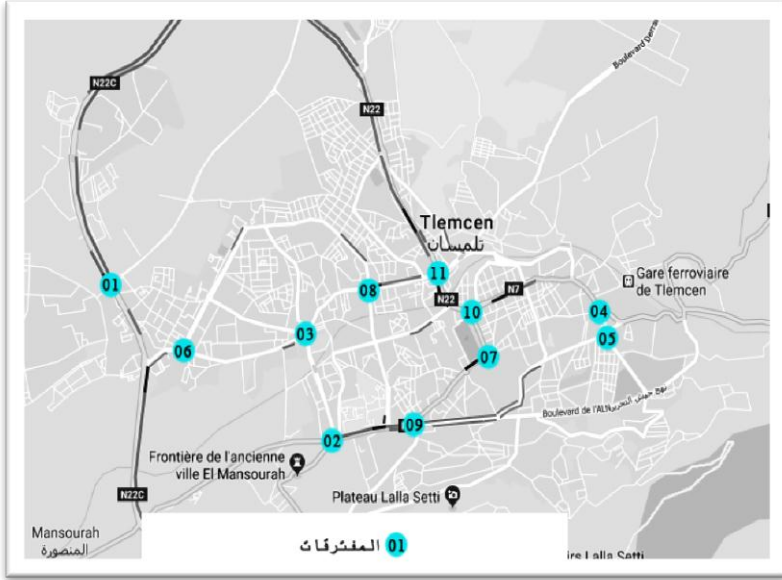
مركبات مناسب يشغل هذا الخط .



المصدر: google earth+تعديل الطالبين.

5-المفترقات:

الصورة رقم (17) يوضح مفترقات المدينة



تعتبر المفترقات أحد أهم

العناصر

المؤثرة على حركة المرور

داخل المدينة وعلى ضوء ما

سبق قمنا بالتطرق إلى أهم

المفترقات المتواجدة بالمدينة

وذلك بتلاقي جل الحركة سواء

الميكانيكية أو حركة المشاة على مستوى هذه

المصدر: google earth+تعديل الطالبين.

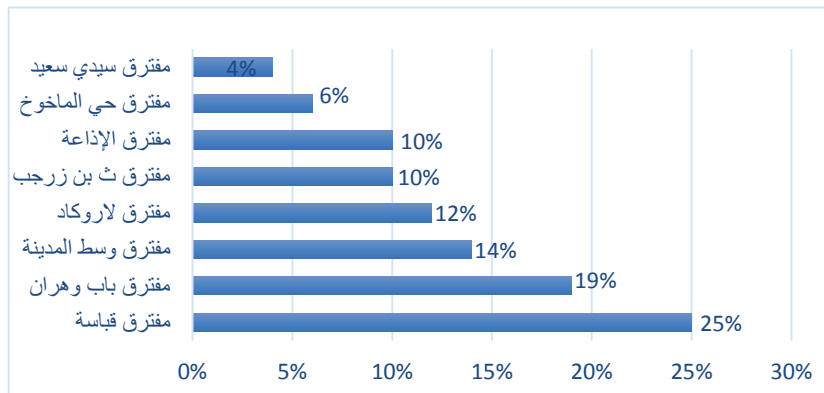
التقاطعات وتتواجد هذه المفترقات على المسارات الرئيسية للمدينة. ومن خلال المعاينة الميدانية لهذه

المفترقات قمنا بعملية الحصر التي هي أحد المؤشرات التخطيط التي لها علاقة بالتهيئة و ذلك بحساب

التدفق للحركة الميكانيكية و المشاة و ذلك في فترة الذروة من 11:30 إلى 12:30 التي تشكل مشكل تتقل

على هذه المفترقات.

الشكل رقم (14) نسبة التدفق للنقاط الدوار



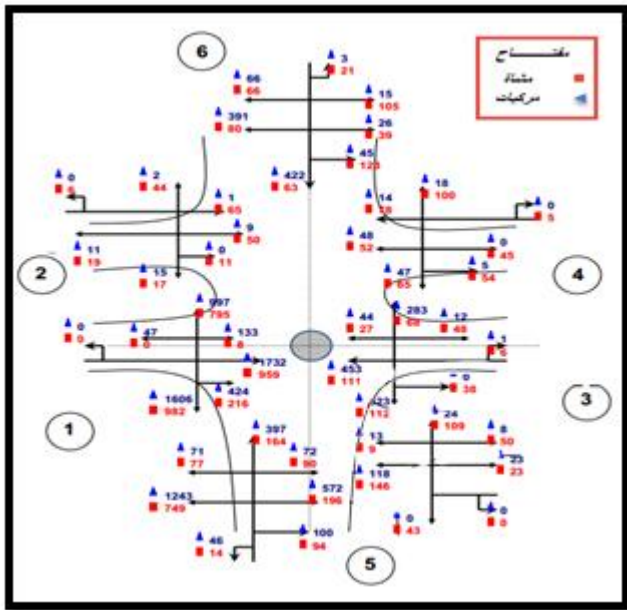
المصدر : مخطط الحركة و المرور لمدينة تلمسان 2017 + معالجة الطالبين

تنويه: لأن الكم التحليلي سيكون كثيرا على العدد المقرر من الصفحات سنختار المفترق رقم 04 للدراسة باعتباره النقطة المركزية بالنسبة لمدينة تلمسان.

المفترق رقم (10) : مفترق مركز المدينة

يقع مفترق طرق رقم (10) في الجهة الغربية لوسط المدينة ويحتوى على 06 مسارات و باعتباره نقطة الدوران الرئيسية في المدينة فنلاحظ أن جل الحركة ترتكز عليه لأنه يقع في مسار تدفق طريقين وطنيين (07, 22) لهذا نلاحظ أن المفترق يحتوى على حركة كبيرة على مستوى هذه النقطة.

الجدول رقم (19) يوضح حصر على مستوى المفترق الشكل رقم (15) توضح اتجاهات المستعملين



عدد المسارات	المركبات	المشاة
01	4939	2960
02	38	212
03	1124	405
04	186	380
05	2502	1384
06	132	399
المجموع	8900	5740

المصدر : مخطط الحركة و المرور لمدينة تلمسان 2017 + معالجة الطالبين

6- تقييم خدمة النقل الحضري الجماعي بالحافلات:

6-1- خصائص مستعملي نظام النقل الحضري بالحافلات:

إن نجاح نظام النقل الحضري بالحافلات يعتمد على مدى رضى مستعمليه على نوعية الخدمة المقدمة، من راحة وأمن، حسن استقبال و معاملة، وكذلك حجم الخدمة المقدمة، أي مدى توفر وسيلة النقل (الحافلة) على مستوى كل خط و في فترات زمنية منتظمة تتناسب واحتياجات المتنقلين وبسعر مناسب يتوافق والقدرة الشرائية للسكان فمعرفة مختلف المشاكل والأسباب التي تؤدي إلى ضعف الخدمة في نظام النقل الحضري الجماعي بالحافلات يمكننا من وضع المؤشر على نقاط ضعف النظام، وبالتالي إمكانية إيجاد حلول وتقديم خدمة في المستوى لجلب الركاب ولهذا تمنا باعداد استمارة استبيان وتوزيعها على سكان احياء مدينة تلمسان .

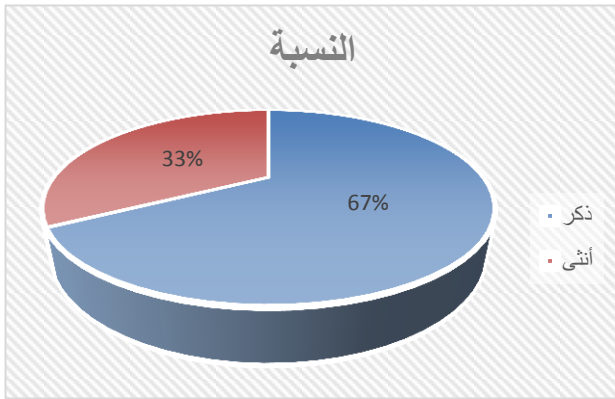
العينة:

تم توزيع 100 نسخة من الاستمارة على المواطنين داخل الحافلات (طلبة - عاملين - متمرسين - بطالين) لكلا الجنسين ، وهي العينة المتاحة لنا.

6-2- تحليل الاستمارة:

6-2-1- تعداد الجنس:

شكل(16)الدائرة النسبية لجنس أفراد العينة.



من إعداد الطالبين 2018

جدول(20):يبين جنس افراد

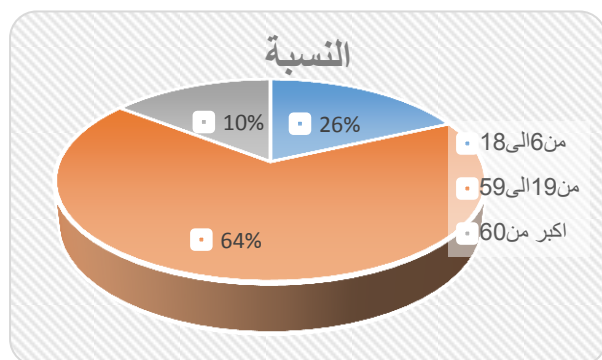
العينة	العدد	النسبة
ذكر	67	67 %
أنثى	33	33 %

المصدر: تحقيق ميداني 2018.

من خلال الجدول نلاحظ أن نسبة الذكور في العينة أكبر مقارنة بنسبة الإناث في هاته العينة.

2-2-6- سن أفراد العينة :

شكل (17) الدائرة النسبية لسن أفراد العينة.



من إعداد الطالبين 2018

جدول (21): يبين سن أفراد العينة.

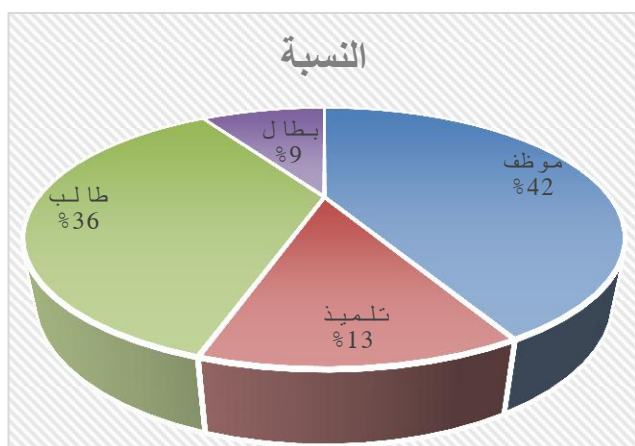
العمر	العدد	النسبة
من 6 إلى 18	26	26%
من 19 إلى 59	64	64%
أكبر من 60	10	10%

المصدر: تحقيق ميداني 2018

من خلال الإستمارة توصلنا إلى الملاحظة: أن نسبة الأفراد المتراوحة أعمارهم ما بين 19-59 هي النسبة الأعلى تليها الفئة من 6 إلى 18 وأخيرا الفئة أكبر من 60 سنة ومن هذا نستنتج أن الفئة الشبابية هي الأكبر والغالبة على جميع الفئات.

3-2-6 المهنة:

الشكل (18) دائرة نسبية لمهن أفراد العينة.



من إعداد الطالبين 2018

جدول (22) يبين مهنة أفراد العينة.

التعيين	العدد	النسبة
موظف	42	42%
تلميذ	13	13%
طالب	36	36%
بطل	9	9%

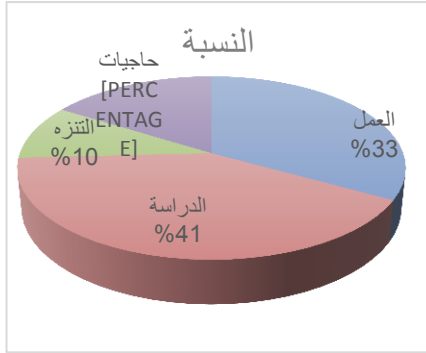
المصدر: تحقيق ميداني 2018

من خلال التحليل نجد أن الفئة العاملة هي الأكبر بنسبة 42% حسب إجابات أفراد العينة مما يبين

لنا أهمية النقل من أجل العمل .

4-2-6- سبب التنقل إلى الوسط الحضري :

شكل(19) يمثل دائرة النسبية لسبب تنقلات أفراد العينة للوسط الحضري.



جدول(23) عدد تنقلات الأفراد للوسط

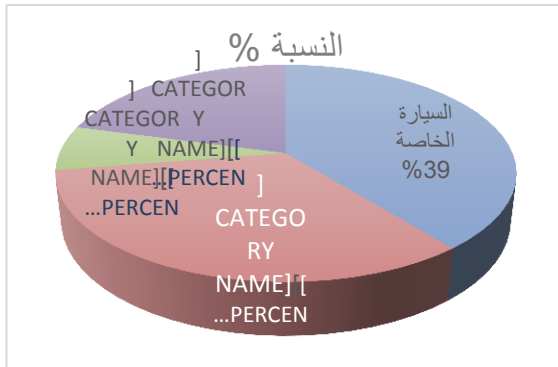
سبب التنقل	العمل	الدراسة	التنزه	الحاجيات
العدد الاشخاص	35	45	6	14
النسبة	35%	45%	6%	14%

المصدر: تحقيق ميداني 2018 من إعداد الطالبين 2018

من خلال نتائج الاستمارة نلاحظ أن التنقل من أجل الدراسة يحتل الصدارة بنسبة 41.13% من مجموع النسب كما يجدر بنا الإشارة إلى وجود المركز الجامعي خارج النسيج الحضري و بعض الأحياء لا توجد بها ثانويات مما يفرض التنقل من هذه المناطق الحضرية الجديدة إلى داخل الوسط الحضري .يليهما العمل بنسبة 33.06%، ثم قضاء الحاجيات بنسبة 16.13%، ثم التنزه ب: 9.68%.

5-2-6- وسيلة التنقل :

الشكل(20) دائرة نسبية تمثل وسيلة تنقل أفراد إلى الوسط الحضري.



جدول(24) يوضح وسيلة تنقل الأفراد في الوسط

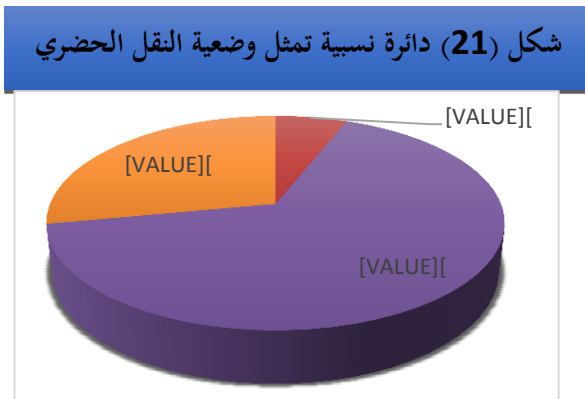
وسيلة التنقل	السيارة الخاصة	حافلات	دراجة	الأقدام
العدد	41	34	7	18
النسبة	41%	34%	7%	18%

من إعداد الطالبين 2018

المصدر: تحقيق ميداني 2018

من خلال النتائج نلاحظ أن تنقل الأفراد لداخل الوسط الحضري بواسطة سيارة الخاصة بنسبة 39.16% تليها تنقل على الحافلات النقل الحضري الجماعي بنسبة 33.33% وهذا لغياب تنظيم الوقت بالنسبة للنقل الجماعي. تليها التنقل مشياً على الأقدام بنسبة 20.83% والدراجة بنسبة 6.67%.

6-2-6- وضعية النقل الجماعي الحضري في المحيط الحضري :



جدول (25) وضعية النقل الحضري الجماعي في المحيط الحضري.

الحالة	جيدة	متوسطة	رديئة
العدد	6	66	28
النسبة	%6	%66	%28

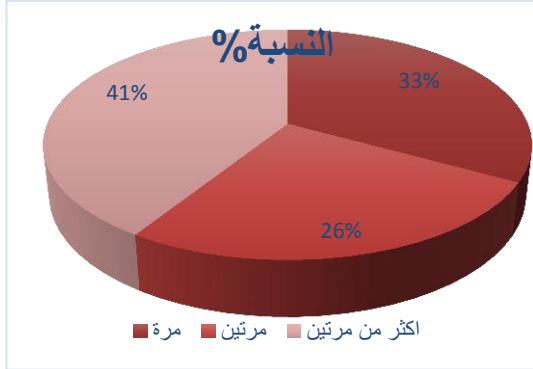
من إعداد الطالبين 2018

المصدر: تحقيق ميداني 2018

حسب الإجابات فإن وضعية النقل الحضري الجماعي متوسطة بنسبة 66%، ثم تليها ظروف رديئة بنسبة 28% والجيدة ب: 6% وهذا راجع إلى تدهور في القطاع و نقص المنافسة بين العام والخاص.

6-2-7- عدد التنقلات:

شكل (22) دائرة نسبية لعدد التنقلات إلى المجال



من إعداد الطالبين 2018

جدول (26) عدد التنقلات إلى الوسط الحضري.

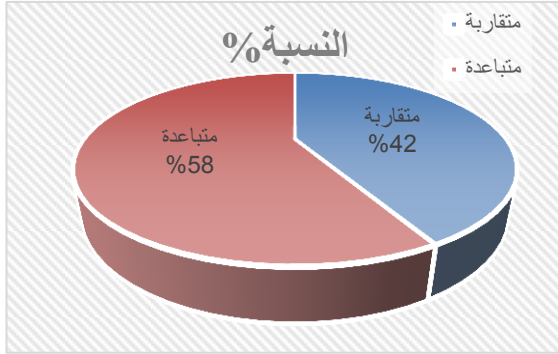
التعيين	مرة	مرتين	أكثر من مرتين
العدد	33	26	41
النسبة	33%	26%	41%

المصدر: تحقيق ميداني 2018

من خلال النتائج يتبين أن عدد التنقلات في المجال الحضري حسب أفراد العينة أكثر من مرتين إحتل المرتبة الأولى بنسبة 41 % وهذا راجع إلى نقص الخدمات و الضروريات في هذه الأحياء السكنية الجديدة مما فرض على سكان هذه المناطق التنقل أكثر من مرتين في اليوم ،يليه التنقل مرة واحدة بنسبة 33% و 26% وهذا يرجع لتواجد معظم الاستخدامات داخل الوسط الحضري مثل الإستخدامات الصحية ،الأسواق المغطاة ما يؤدي إلى تنقل الأشخاص لقضاء حاجياتهم الضرورية مرة في اليوم وهذا راجع إلى سوء التخطيط من قبل الهيئات المختصة في ذلك مما جعل مشكل التنقل يؤثر أيضا على قطاع النقل وذلك بجعله يعجز على توفير الخدمة للمواطن.

8-2-6- أماكن تواجد مواقف الحافلات:

شكل (23) دائرة النسبية تبين أماكن تواجد مواقف



المصدر: تحقيق ميداني 2018

جدول (27) أماكن تواجد مواقف الحافلات في المدينة.

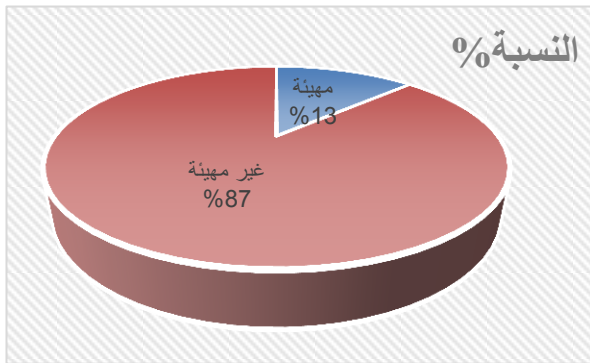
أماكن المواقف	متقاربة	متباعدة
العدد	42	58
النسبة	42%	58%

من إعداد الطالبين 2018

من خلال النتائج يظهر لنا أن توزع مواقف حافلات النقل الحضري الجماعي متباعدة حسب الإجابة بنسبة تقدر ب 58% وذلك لعدم إتباع معايير في التصميم و إحترام مسافات لتغطية مجال الموقف. وعدم ربطه بتجهيزات أو مسارات معينة من أجل الربح المادي.

9-2-6- حالة مواقف الحافلات:

شكل (24) الدائرة النسبية تبين حالة مواقف الحافلات.



من إعداد الطالبين 2018

جدول (28) حالة مواقف الحافلات في المدينة.

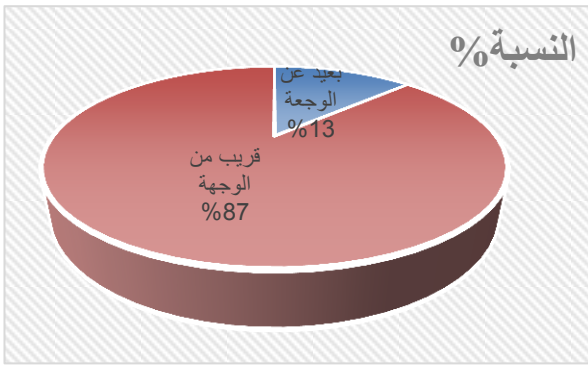
حالة المواقف	مهينة	غير مهينة
العدد	13	87
النسبة	13%	87%

المصدر: تحقيق ميداني 2018

من خلال النتائج يظهر لنا أن حالة مواقف حافلات النقل الحضرية الجماعي غير مهيئة حسب الاجابة بنسبة تقدر ب 87% .

6-2-09- النقل و وجهة السكان:

شكل (25) نسبة توافق شبكات النقل مع وجهة السكان



جدول (30) توافق النقل مع وجهة السكان

حالة المواقف	قريب	من بعيد عن الوجهة	العدد
الوجهة	87	13	
النسبة	87%	13%	

من إعداد الطالبين 2018

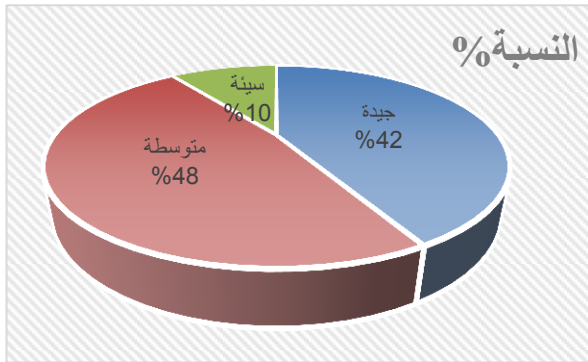
المصدر: تحقيق ميداني 2018

من خلال النتائج يظهر لنا شبكة النقل الحضري تؤدي دورها في المدينة بحيث تنقل نسبة 87 بالمئة الى الوجهة المقصودة.

6-2-10- تغطية خطوط النقل لإحياء المدينة:

شكل (26) الدائرة النسبية تمثل نسبة تغطية

خطوط النقل لأحياء المدينة



جدول (31) تغطية خطوط النقل لإحياء

المدينة

التعيين	العدد	النسبة %
جيدة	42	42%
متوسطة	48	48%
سيئة	10	10%

تغطية النقل لأحياء المدينة متوسط . بحيث هناك احياء مغطات بشكل جيد و كامل و أحياء اخرى تعتبر مهمشة (حي اوزيدان , حي عين الحوت, حي بودغن) .

خلاصة الفصل

بناء على ما توصلنا اليه من خلال تشخيص الوضع الحالي و تحليل المعطيات الكمية المتعلقة بالنقل الحضري الجماعي , استطعنا ان نجري معاينة لمدينة تلمسان من الجانب الفضائي و التسييري و تطرقنا الى مفاهيم عامة حول النقل الحضري و معينة للمدينة مثل تقسيم المدينة و الموقع و لمحة تاريخية عن المدينة و محاورها المهيكلية و خطوط النقل الحضري الخاصة و العمومية و المواقف بالإضافة الى استمارة تضمنت أسئلة لسكان احياء مدينة تلمسان حول خدمة النقل الحضري الجماعي و وقوفنا عند بعض الملاحظات الميدانية .

و بناء على الفرضيتين التين حددت لنا زاوية البحث و المتمثلة في عدم وجود استراتيجيات تنسق بين العمران و النقل الحضري الجماعي و ايضا عدم منح اهمية لقطاع النقل الحضري الجماعي عند تخطيط مناطق التوسع الحضري . توصلنا الى جملة نتائج اهمها :

مشاكل على المستوى التنظيمي المجالي :

- سبب التنقلات اليومية للسكان خارج مجالهم السكني هو نقص التجهيزات , خاصة حي اوزيدان و حي عين الحوت و بودغن .

- نقص في الحافلات في الخطوط التالية : (13, 23)

لعب هذا العنصر دورا اساسيا في خلق ازمة نقل على طول هذه المسارات نتيجة لطول المدة و هذا بسبب نقص الحافلات و نفور المستثمرين لشغل الخط و ايضا لعدم احترام زمن الانطلاق و زمن التوقف في المواقف

- تركز الحركة الميكانيكية في محوري ايمامة , الكيفان في المدينة مما يجعل ازدحام و اكتظاظ في الحركة , مما يؤثر سلبا من ناحية التنقلات اليومية للسكان .

- نقص في تهيئة بعض مواقف و اماكن التوقف

مشاكل على المستوى التنظيمي و التسيير

- عدم التكافؤ في المحاور المهيكله للمدينة , اذ نجد في الاتجاه شمال غرب عدة محاور مهيكله , بينما في الاتجاه شمال شرق محور واحد .

- غياب المراقبة لعمل الحافلات و عدم انتظام عملها (زمن الانتظار / زمن الرحلة / السرعة) .

- غياب الاشارات المرورية للمواقف و للواقيات مما يسبب التوقف العشوائي و انتشار النقل الغير المرخص (حي اوزيدان , حي عين الحوت) .

- الاعتماد الكبير على السيارة الخاصة و سيارة الاجرة في التنقلات اليومية للأفراد و خاصة لحي

اوزيدان و عين الحوت بسبب بعد المسافة و نقص التجهيزات و المرافق العمومية و ايضا حي بودغن لطوبوغرافيته و ارضه الطبيعية وهذا ما يسبب مشاكل (التلوث , الاكتظاظ و الضجيج).

-لقد اثرت هذه المشاكل على المواطن و على تنقلاته اليومية حيث اصبح يشعر على انه مهمش و

معزول عن وسط المدينة . حيث ان سكان حي اوزيدان و حي عين الحوت و حي بودغن اصبحوا

يحسون على انهم غير منتمين للمدينة . نقص التجهيزات و المرافق زادهم مشكل النقل الجماعي تهميشا

و عزلة . فرغم التوزيع الغير منتظم بين التجهيزات و الاحياء السكنية (حي اوزيدان , حي عين الحوت,

حي بودغن) من جهة و التسيير الغير جيد للمسارات و عدم ادماج خطوط النقل الحضري الجماعي في

هذه الاحياء من جهة اخرى ادى الى ضعف الوصلية و الربط والتأثير ادماج هذه الاحياء بالمدينة .

-سكان هذه الاحياء يرون انفسهم مهمشين و لابد من استشارتهم من اجل القضاء على هذه المشاكل او على الاقل التقليل منها , و كذلك يجب على السلطات ان تعمل على الرفع من كفاءة النقل الحضري الجماعي وهذا من اجل تقوية انتماء هذه الاحياء للمدينة .

الفصل الثالث :

الاقتراحات و التوصيات

بعد الدراسة التحليلية للمدينة و شبكة النقل الحضري الجماعي و تحليلنا للاستثمار . لقد قمنا في هذا

الفصل باقتراح بعض التوصيات و الاقتراحات التي تناسب ميدان الدراسة و تفعيل قطاع

النقل الحضري الجماعي في المدينة و ربطها بمناطق توسعها و ادماج احياءها المهمشة .

*اقتراحات على مستوى الهياكل القاعدية :

أ-على مستوى الطرق :

-العمل على توسيع الجسر الواقع ب اقادير و ذلك من اجل سيولة الحركة

-اعادة تهيئة الطريق التجاري الرابط سيدي لحسن ب اقادير

-تمديد الطريق المؤدي لحي الزيتون حتى الطريق الى الجهة الشمالية

-امكانية انشاء جسر يربط بين حي الزيتون و حي اوزيدان و ذلك يسهل الوصولية لهذا الاخير

-انشاء طريق جديد يربط المنطقة الصناعية مباشرة ب منطقة لاروكاد

-تمديد شارع باستور المار بعين النجار (اقتراح في الخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 97)

-انشاء طريقين (اقتراح م ت ت و ت 97) الاول يربط بين شون دو تير و المنطقة الصناعية و الثاني

يربط بين شون دو تير و حي الكدية

-انشاء مسار يربط بين ابو تشفين و لاروكاد يعمل على الانفتاح و تحسين سيولة الحركة و تسهيل

الوصول الى منطقة لاروكاد

-اعادة تهيئة الطرقات التي هي في حالة سيئة و ذلك من اجل استثمار اصحاب المركبات و عدم نفورهم

و هذا يساعد على فك العزلة للأحياء.

ب-على المستوى حركة الراجلين :

-وضع ممرات العبور خاصة بالمشاة (حي الكدية , حي عين الدفلى)

-وضع حواجز الامن التي تفصل بين الرصيف و الطريق حتى لا تكون هناك عرقلة على الطرقات الحضرية مما تسهل عملية تنقل الحافلات بين انحاء المدينة

ج- على مستوى المحطات و المواقف :

-توفير مقاعد الجلوس بأغطية واقية من مختلف العوامل الطبيعية

-وضع لافتات الكترونية تبين رقم الخط, مساره, مكان الانطلاق و الوصول

-وضع حاويات القمامة بجانب مكان التوقف

-انشاء مكاتب للمسافرين من اجل تنظيم و مراقبة دورية

-امكانية تخصيص اروقة في الخط الحضري خاصة بالحافلات و منع السيارات من استخدامها في ساعات الذروة .

*اقتراحات على مستوى الخطوط :

-اعادة هيكلة الخطوط المستغلة

-اقتراح اضافة مركبات تشغل الخطوط التالية (11 , 13 , 23)

-اقتراح اضافة مسارات اخرى تربط كل من حي عين الحوت , حي اوزيدان بوسط المدينة

-امكانية اضافة محطة توقف خاصة ب : تلفريك و ذلك من اجل القاطنين ب حي بودغن في المنطقة المسماة القلعة العليا .

***اقتراحات على مستوى وسائل النقل :**

-توفير النظافة داخل الحافلة

-ضبط التوقيت المحكم لانطلاق الحافلات و زمن الانتظار في المواقف الموزعة ذلك من اجل وضع حد

للخلافات بين عاملي الحافلات

***اقتراحات على مستوى التسيير :**

-اقتراح وضع الانظمة الذكية على طول مسارات الخطوط

-برمجة ساعات اضافية للنقل و تمديد عمل الناقلين في الليل

-ضمان التسيير الموحد لمختلف وسائل النقل الحضري بالحافلات في كل مسار

-ان يشترط في السائق الخبرة و الكفاءة و ان يكون مؤهلا لممارسة النقل.

على ضوء هذه الاقتراحات قمنا بوضع مختلف التوصيات اللازمة لمعالجة مختلف مشاكل النقل و تقوية

انتماء الاحياء المهمشة للمدينة ووفقا لدراستنا لخطوط النقل الجماعي الحضري و ما يتعلق بشبكته و من

اهم التوصيات التي خرجنا بها :

-اعطاء اهمية لنظام النقل الحضري الجماعي عبر كامل احياء المدينة سواء عبر لقاءات تحسيسية

للمستغلين او افراد المجتمع يتم فيها عرض لأهمية النقل الجماعي داخل المدينة و احياءها و ضواحيها .

-اعداد سياسة التحكم في توزيع شبكات النقل و تنظيم استغلال الخطوط .

-ضرورة توفير الراحة و الامن و السلامة و كل الشروط اللازمة للمتنقل .

-فرض قوانين صارمة تسيير و تنظيم شبكة النقل الحضري الجماعي عبر كامل خطوطه .

-امكانية ادماج سكان الاحياء و اراءهم في انشاء مسارات و خطوط النقل الجماعي وذلك من اجل تفادي

المشاكل و تجنب العزلة و التهميش لأحياء المدينة و سكانها.

-لابد من ايجاد استراتيجيات تنسق بين مخطط الحركة و المرور و مخطط التهيئة و التعمير .

الخاتمة العامة

ان موضوع النقل الحضري الجماعي موضوع في غاية الاهمية, اذ يعتبر من بين المشاكل المعاصرة التي تواجه المدن في العالم اذ يشكل عنصرا مهما في المدينة فهو بمثابة قلبها النابض نظرا لدوره المهم في ديناميكيتها و تحقيق التجانس بين مختلف مكوناتها الحضرية وازالة العزلة و تسهيل حركة تنقل الافراد .

و للنقل الحضري الجماعي دور مهم في ادماج مناطق التوسع الحضري , و فك عزلة الاحياء بالنسبة للمدينة , و ازالة التهميش عن سكانها لذا يجب اعطاء اهمية للنقل الجماعي من اجل دمج الاحياء المهمشة و التوسعات العمرانية بالمدينة لما له اثر كبير على حيوية المنطقة و تسهيل الربط بجميع التجهيزات و المرافق و تسهيل حركة تنقل الافراد .

ان عدم التخطيط للمناطق التي لا يصلها النقل الحضري الجماعي و خاصة التوسعات التي لها خصائص مثل الكثافة العالية, هذا ما جعلنا نفكر في الزامية المسؤولين في هذا المجال على ايجاد استراتيجيات تعمل على التنسيق بين مخطط الحركة و المرور و المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير و مخطط شغل الارض و تنظيم شبكة النقل الجماعي الحضري, لما لها من مشاكل تتخبط فيها من حيث اوصول هذه الخدمة الى جميع الاحياء و تقليل الضغط على المحاور الكبرى للحركة و محاولة توزيعها توزيعا جيدا .

كما ان نجاح نظام النقل الحضري الجماعي يعتمد على مدى رضى مستعمليه على نوعية الخدمة المقدمة, من لراحة و امن, حسن استقبال و معاملة, و كذلك حجم الخدمة المقدمة, اي مدى توفر وسيلة النقل الجماعي على مستوى كل خط و في فترات زمنية منتظمة تتناسب و احتياجات المتنقلين و بسعر مناسب يتوافق مع الدخل الفردي للمواطن . فمعرفة متلف المشاكل و الاسباب التي تؤدي الى ضعف

الخدمة في نظام النقل الحضري الجماعي مكنتنا من وضع المؤشر على نقاط ضعف النظام و بالتالي توصلنا لإيجاد حلول و اقتراحات لتقديم خدمة في المستوى .

لهذا من اجل تقوية الانتماء للأحياء المهمشة في المدينة و فك عزلتها و ادماجها بالمدينة لابد من بذل المزيد من الجهود و تطبيق هذه الاقتراحات و التوصيات على ارض الواقع .

المراجع

كتب باللغة العربية

قباري محمد اسماعيل: علم الاجتماع الحضري و مشكلات التجهيزات و التعمير و التهيئة ، منشأة المعارف،
1985.

عبد الله العطوي : جغرافية المدن الجزء 3 ، دار النهضة ، العربية 2003 .

بشير التيجاني: التحضر والتهيئة العمرانية في الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون الجزائر
2000.

صباح محمود محمد : المدخل في تخطيط النقل الحضري ، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع عمان ، الأردن
2002 .

هبة فاروق القباني : دراسة التجمعات الحضرية في سورية ،كلية الهندسة المعمارية ،قسم التخطيط العمراني
والبيئة،جامعة دمشق 2007.

علي محمد عبد المنعم حسن:هندسة النقل والمرور ، مبادئ تخطيط النقل والمرور داخل المدن ، دار الراتب
الجامعية ،بيروت، 1994.

وليام و.هاي :مقدمة في هندسة النقل ،ترجمة سعد عبد الرحمن القاضي ،أنيس عبد الله التنير، جامعة الملك
سعود 1999.

محمد توفيق سالم: هندسة النقل والمرور، دار الراتب الجامعية، بيروت، 1985.

خليل أحمد أبو أحمد : لتصميم والتخطيط الهندسي للطرق الحضرية والخلوية ، مطبعة الأهرام، 2008.

زين العابدين علي : مبادئ تخطيط النقل الحضري ، دار الصفاء للنشر ، عمان ، 2000.

كتب باللغة الأجنبية:

- Zucchelle alberto: introduction à l'urbanisme opérationnelle et composition urbain 1984,volume 02.
- Ebnezer haward, les cites jardin de demaine DANOD 1976.
- Edition Gallimard, La ville et ses territoires , Roncyolo M ,1990 .
- Ferrier J P,« La métropolisation dans le monde arabe et méditerranéen : un outil majeur du développement des macro-régions du monde »,Cahiers de la Méditerranée,Vol 64,Les enjeux de la métropolisation en méditerranée,Université Aix Marseille I,2002 .
- Le Berre M,« Territoire »,Encyclopédie de géographie,Paris,Economica,1992.
- M. COTE,Les territoires de la ville:l'approche du chercheur,Manuscrit auteur,publier dans : penser la ville – approches comparatives,Khenchela,Algérie,2008.
- The Transportation Planning Process: Key Issues , Part-1, Federal Highway Administration, Federal Transit Administration Updated September 2007 Publication Number, FHWA-HEP-07-039.
- Introduction to Multi-Modal Transportation Planning Principles and Practices ,18 November 2008 by Todd Litman , Victoria Transport Policy Institute.
- "Transportation in Cities", Pergamon Press offices, Newyork, USA 1980:Pederson, E.O-
- M.J. Bradley & Associates – Comparison of Energy Use & CO2 Emissions From Different Transportation Modes – Submitted to May 2007.
- Balaji Toure ,IsmailiaTraore :politiques et action dans la planification des transport urbains inspecteur principale en transport terrestre ,Batna ,2002 .

أطروحات ومذكرات:

-القانون رقم 06/06 المؤرخ في 20أفريل 2006 المتضمن القانون التوجيهي للمدينة

قباري محمد إسماعيل :علم الاجتماع الحضاري ومشكلات التجهيز والتغير والتنمية

- هيمه عمارة رسالة ماجستير الارتقاء الايكولوجي للأحياء السكنية الجماعية جامعة المسيلة.

- شاكِر لخضر، مشروع القطار الحضري (tramway) لمدينة باتنة: دراسة استشرافية، مذكرة مكملة لنيل

شهادة ماجستير -كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير

- القانون 13/01 المؤرخ في 07/08/2001 المتضمن توجيهات النقل البري وتنظيمه، الجريدة الرسمية

للجمهورية الجزائرية العدد 44، ص 85.

حكيم بركاني، سيلم العايب، دراسة تحليلية لواقع النقل الحضري الجماعي وتنظيمه لمدينة عين مليلة، مذكرة

تخرج ENATT، 2003، ص 09.

- لامية عبيد الله -خدمة النقل الحضري وعلاقتها بالبعد الاجتماعي للتنمية المستدامة-2010 مذكرة تخرج

لنيل شهادة ماستر في اقتصاد وتسيير الخدمات باتنة /2011، ص 15 ص 16.

¹الجريدة الرسمية، الصادرة بـ 11 ماي 1988، ص 785.

-بن السبتي مراحي، يوسف عبد الوهاب، النقل الحضري وأثره على المحيط حالة مدينة تبسة. مذكرة مهندس

دولة في تسيير المدن، جامعة منتوري قسنطينة، 2006، ص 24.

- قاسم سالم وزميله، النقل الحضري في مدينة الجلفة. مذكرة مهندس دولة في تسيير المدن، جامعة

منتوري قسنطينة، 2008، ص 56.

عبد الله عطوي، جغرافية المدن. دار النهضة العربية، بيروت-لبنان،

برحايل عمر ، مدور العياشي : مشكلات التنقلات الحضرية بمدينة باتنة ،مذكرة تخرج نيل شهادة

ماجستير ، جامعة باتنة ، جوان 1995.

رمضان بلخيري : أهمية النقل كنشاط خاص في الاقتصاد و التنمية الاقتصادية ، رسالة ماجستير ، باتنة

.1995.

مباركي فاطمة الزهرة :تأثير النقل الحضري الجماعي في هيكله و تنظيم المجال ،مذكرة لنيل شهادة ماستر

تخصص مدينة و نقل حضري ،معهد تسيير التقنيات الحضرية ،جامعة المسيلة،2015/2014 .

حليم شيوخ و بو غريس صابر : دراسة إقتصادية لحركة حافلات النقل الحضري و تنظيمها ،دراسة وسط مدينة

حي عميروش 1200مسكن ،باتنة ، مذكرة تخرج ENATT،2002 .

جمال صغيري :النقل الحضري و تأثيره في إدماج التجمعات العمرانية مدينة المسيلة ، مذكر مكملة لنيل شهادة

ماجستير، تخصص تسيير مدينة ،،معهد تسيير التقنيات الحضرية،2009/2008.

[<http://swmsa.net/forum/archive/index.php/t-10193.html>]

حيدر كمونة : أهمية قطاع النقل والمرور في التنمية الاقتصادية والاجتماعية ، بحث منشور على موقع جريدة

المدى <http://www.almadapaper.com/sub/06-405/p19.htm>

عادل حمود : النقل ، تاريخه ، وسائله ، تطوره

[<http://www.alsabaah.com/paper.php?source=akbar&mlf=copy&sid=37221>]

المراجع القانونية :

الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية "قانون رقم 90-381 يحدد مصالح مديرية النقل في الولاية عدد 59.

الهيئات الإدارية المختصة :

بلدية تلمسان المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية تلمسان 2008-2013.

مديرية النقل لبلدية تلمسان.

فرع الأشغال العمومية لبلدية تلمسان

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة محمد بوضياف المسيلة

معهد تسيير التقنيات الحضرية

استمارة استبيان

موجهة من قبل الطالبين : فرجي محمد الأمين و بلعباس زكرياء في اختصاص المدينة والنقل الحضري بخصوص
اجراء دراسة حول اهمية ودور شبكة النقل الحضري الجماعي في ادماج الاحياء المهمشة في مدينة تلمسان .

1- الجنس ذكر انثى

2- العمر

اق ل من 21 سنة

من 21 الى 45 سنة

اكبر من 45 سنة

3- المهنة

متمدرس

عامل

بطلال

4- هل انت ساكن ام زائر لمدينة تلمسان ؟

ساكن زائر

5- ما هو سبب التنقل ؟

عمل

تجارة

دراسة

تسوق

ترفيه

غرض اخر

6- وسيلة التنقل :

نقل غير مرخص

مشي على الاقدام

دراجة

7- ظروف التنقل

جيدة

متوسطة

رديئة

8- ما هو عدد التنقلات اليومية في المجال الحضري

مرة

مرتين

أكثر من مرتين

بيانات حول النقل:

09- كيف ترى التنقل في مدينتك. قليل الازدحام متوسطة كثير الازدحام

10- ما هي الاسباب التي تؤدي الى ازدحام المرور في نظرك.

المشاة السيارات السياحية الحافلات اسباب اخرى

11- كيف ترى وضعية النقل الجماعي الحضري(الحافلات) في المدينة؟

جيدة متوسطة سيئة

12- كيف هي تغطية خطوط النقل للأحياء في مدينتك؟

جيدة متوسطة سيئة

13- هل تواجه صعوبة في التنقل الى وجهتك؟ نعم لا

14- ما هو الخط الذي تستعمله بكثرة؟

15- كم حافلة تستقل للوصول الى وجهتك.....

16- كيف ترى توزع لاستخدامات الحضرية في المدينة؟

منتظم

عشوائي

17- ماهي اهم المشاكل التي تواجهك اثناء تنقلك وقضاء حاجاتك اليومية داخل المدينة؟

.....
.....

و السلام عليكم و رحمة الله
و تعالى و بركاته