

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة محمد بوضياف - المسيلة

ميدان: الهندسة المعمارية، العمران ومهن

المدينة

فرع: تسيير التقنيات الحضرية



معهد تسيير التقنيات الحضرية

قسم الهندسة الحضرية

رقم:

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر أكاديمي

إعداد الطلبة: - مرزوق محمد الزين

- مسعودي سماعيل

تحت عنوان

تأثير النقل الحضري على التوسعات العمرانية

دراسة حالة المسيلة

لجنة المناقشة:

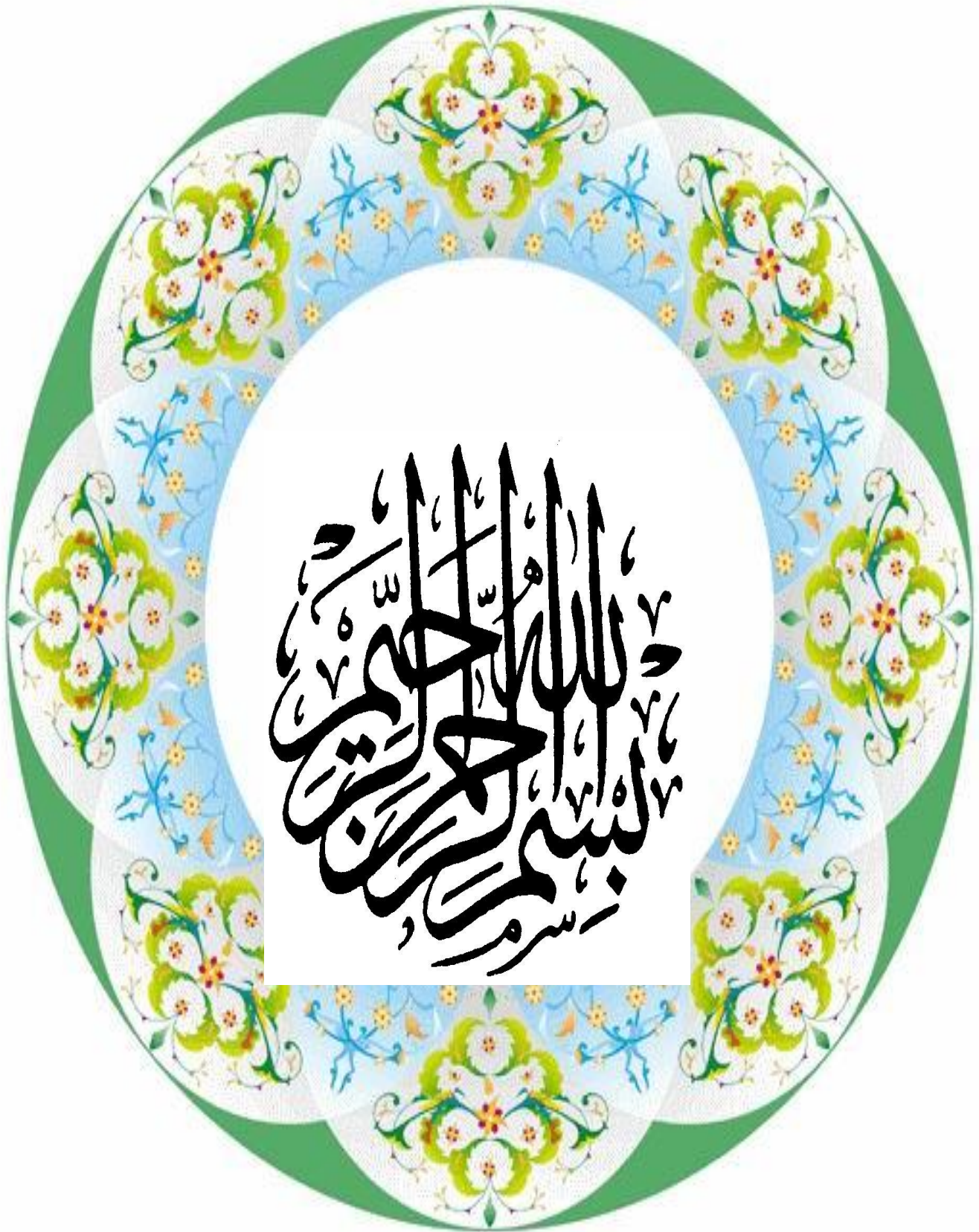
اسم ولقب الأستاذ: جامعة محمد بوضياف بالمسيلة - رئيسا

اسم ولقب الأستاذ: صغيري جمال.. جامعة محمد بوضياف بالمسيلة - مشرفا

اسم ولقب الأستاذ: جامعة محمد بوضياف بالمسيلة - مناقشا

السنة الجامعية: 2019/2018

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



فهرس الموضوعات

فهرس المحتويات

الصفحة	الفصل التمهيدي: المدخل العام
2	<u>مقدمة عامة</u>
3	<u>1- الاشكالية</u>
5	<u>2- الفرضيات</u>
5	<u>3- أهمية الدراسة</u>
6	<u>4- أسباب اختيار الموضوع</u>
6	<u>5- أهداف الدراسة</u>
7	<u>6- منهجية البحث المستعملة</u>
7	<u>7- ادوات البحث المستعملة</u>
9	<u>8- هيكلية المذكرة</u>
الفصل الأول : مفاهيم عامة حول النقل والتوسع العمراني	
11	<u>تمهيد</u>
11	<u>1- النقل الحضري</u>
11	<u>1-1 - تعريف بعض المفاهيم</u>
11	<u>2 - المصطلحات الأساسية في البحث</u>
11	<u>2-1 - مفهوم النقل</u>
13	<u>2-2 - النقل الحضري</u>
14	<u>2-3 - النقل الجماعي</u>
14	<u>2-4 - النقل الفردي</u>
14	<u>2-5 - مفهوم الحركة</u>
14	<u>2-6 - مفهوم التنقل</u>
14	<u>2-7 - تعريف وسيلة النقل</u>
15	<u>03- أنواع النقل</u>
15	<u>1- النقل الجوي</u>
15	<u>1-2 - النقل البحري</u>
15	<u>1-3 - النقل البري</u>

16	04- مشاكل النقل
17	05- شبكة النقل الحضري الجماعي
17	1- مفهوم شبكة النقل الحضري الجماعي
17	1-2- مفهوم المحيط الحضري
17	06- أهمية النقل
18	07- العوامل التي تؤثر في استعمال واختيار وسيلة النقل
19	08- دوافع الحركة داخل المدن
19	09- أنواع تخطيط النقل
19	10- أسس ومبادئ تخطيط النقل الحضري
20	11- أسباب التنقل في الوسط الحضري
20	1-1- التنقلات الدورية
20	1-2- التنقلات المهنية
20	1-3- التنقلات الشخصية
20	1-4- التنقلات السياحية
20	1-5- تنقلات الشحن والتوزيع
20	12- العوامل المؤثرة في شبكة النقل الحضري
21	1-1- أصل او منبع الحركة
21	1-2- نمط النقل
21	1-3- المسلك المتبع
21	1-4- المقصد
21	13- وسائط النقل في الوسط الحضري
21	1- وسائط النقل الجماعي
21	1 1- قطار الأنفاق
22	1 2- القطار الحضري
22	1-3- القطار
22	1-4- الحافلة
22	1-5- الحافلة الكهربائية

22	<u>1-6- حافلة المستوى العالي من الخدمة</u>
22	<u>1-7- القطار السلكي</u>
23	<u>1-8- القارب</u>
23	<u>2- وسائل النقل الفردي</u>
23	<u>2-1- السيارة الخاصة</u>
23	<u>2-2- سيارة الأجرة</u>
23	<u>2-3- الدراجة النارية</u>
24	<u>2-4- الدراجة الهوائية</u>
24	<u>14- الهيئات المتدخلة في تحديد وظائف النقل والتحكم فيه</u>
24	1 <u>الوزارة</u>
24	<u>1-1- الولاية</u>
24	1 3 <u>البلدية</u>
24	<u>1-4- مديرية النقل</u>
24	<u>1-5- مديرية الأشغال العمومية</u>
25	<u>1-6- المنافسة والأسعار</u>
25	<u>1-7- المنظمة الوطنية لناقلين الجزائريين</u>
25	<u>15- مخطط النقل الحضري والحركة</u>
25	1 <u>مفهوم مخطط النقل الحضري</u>
26	<u>1-2- مخطط الحركة والمرور</u>
26	<u>1-3- مفهوم مخطط الحركة والمرور</u>
26	1 4 <u>أهداف مخطط الحركة والمرور</u>
26	<u>16- كيفية تحضير مخطط الحركة والمرور</u>
26	1 <u>إنجاز مخطط الحركة والمرور</u>
27	<u>1-2- المصادقة والإشهار على مخططات النقل والحركة</u>
27	<u>17- بعض القوانين المتعلقة بالنقل والمرور</u>
28	<u>خلاصة الفصل</u>
الصفحة	<u>2/العم</u> ران

29	<u>تمهيد</u>
29	<u>1-تعريف المدينة</u>
30	<u>2 العمران</u>
30	<u>3- النسيج العمراني</u>
30	<u>4-التوسع العمراني</u>
32	<u>5-مراحل التوسع العمراني</u>
33	6- انواع التوسعات العمرانية
34	7- أشكال التوسعات العمرانية
34	1-خطة الزوايا القائمة-الشطرنجية-
34	1-2-الخطة الإشعاعية
35	1-3-الخطة الخطية
35	<u>1-4-مخطط شغل الأرض</u>
36	1-5-المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير
36	8-التدخلات العمرانية
36	9-معيقات التوسع العمراني
37	1-المعيقات الطبيعية
37	1-2-المعيقات الإصطناعية
37	1-3-المعيقات المالية
37	1-4-المعيقات القانونية
38	10- أنماط التوسع العمراني
38	1-التوسع العشوائي
38	1-1-التوسع التراكمي
38	<u>1-2-التوسع المتعدد النوى</u>
38	<u>1-3-التوسع المخطط</u>
39	<u>11-طرق التوسع العمراني</u>
39	1-التوسع الداخلي
39	2-التوسع الخارجي
39	12- أسباب ودوافع التوسع العمراني

40	1-العوامل السياسية
40	1-2-العوامل الإقتصادية
40	1-3-العوامل الإجتماعية
40	13-نشأة المدن الجزائرية
42	14-إجابيات وسلبيات التوسع
44	15- العلاقة بين النقل الحضري والتوسع العمراني للمدينة
45	خلاصة الفصل
الفصل الثاني:تقديم مدينة المسيلة	
47	تمهيد
47	1-تقديم مدينة المسيلة
48	1-2-الموقع الإداري لمدينة المسيلة
49	1-3-الموقع الفلكي لبلدية المسيلة
56	<u>2-الدراسة العمرانية</u>
50	1-المرحلة الأولى ما قبل 1830م
52	1-2-المرحلة الثانية 1830-1962
53	1-3-المرحلة الثالثة 1962
55	3-الدراسة الطبيعية
55	3-1-المظهر الجغرافي
57	3-2-الإرتفاعات
57	3-3-الإنحدارات
57	3-4-المعطيات المناخية
59	3-4-1-التساقط
59	3-4-2-درجة الحرارة
60	3-4-3-الرياح
61	3-4-5-الشبكة الهيدرولوجرافية
62	4-الدراسة الإقتصادية
62	4-1-النشاطات
62	4-1-1-الصناعية
62	4-1-2-الخدمات

62	5-الدراسة السكانية
62	5-1-التطور السكاني
63	5-2-التركيز الحضري
64	5-3-الكثافة السكانية
65	6-القطاعات في المدينة
67	7- البنية العامة للمدينة
67	7-1-خطة المدينة واتجاه التوسع
70	7-2-الطرق المهيكلة للمدينة
71	7-2-1-الطرق الوطنية
73	7-3-التجهيزات
74	8-مفترقات الطرق في المدينة
76	<u>خلاصة الفصل</u>
الفصل الثالث:دراسة النقل الحضري في مدينة المسيلة	
79	تمهيد
79	1-شبكة النقل الجماعي لمدينة المسيلة
79	1-أصل الحركة للنقل
80	2-شبكة النقل الجماعي الحالية
85	2-1طرق استغلال الخطوط
85	2-2التسعيرة
85	2-3التنقلات اليومية
86	2-3-1مناطق جذب الحركة
86	2-3-2مناطق خلق الحركة
86	3-حالة النقل في التوسعات الحضرية بمدينة المسيلة
86	3-1حي المويلحة
91	3-2حي القطب الحضري
94	<u>خلاصة الفصل</u>
95	4- تحليل الاستثمارة
95	4-1اختيار العينة
95	4-2جزء خاص بسائقي حافلات النقل العمومي للخواص

99	4-3 جزء خاص بسائقي حافلات المؤسسة العمومية للنقل الحضري
103	4-5 جزء خاص بالركاب (الخواص)
110	4-6 جزء خاص بالركاب (المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري)
117	خلاصة الفصل
119	الإقتراحات والتوصيات
121	خاتمة عامة

فهرس المخططات والخرائط والأشكال والصور

فهرس المخططات	
المخطط	الصفحة
مخطط رقم (1):الحقبة الرومانية 106 قبل الميلاد	<u>50</u>
مخطط رقم (2):فترة الأتراك 1500 م	<u>51</u>
مخطط رقم (3):مرحلة الاستعمار 1841م - 1962م	<u>52</u>
مخطط رقم (4):مرحلة بعد الاستقلال	<u>54</u>
مخطط رقم (5):اتجاه الرياح بمدينة المسيلة	<u>60</u>
مخطط رقم (6):قطاعات مدينة المسيلة	<u>67</u>
مخطط رقم(7):اتجاه توسع مدينة المسيلة	<u>69</u>
مخطط رقم(8): الطرق المهيكلة للمدينة	<u>72</u>
مخطط رقم(9): تصنيف التجهيزات بالمدينة	<u>73</u>
مخطط رقم(10):مفترقات الطرق (النقاط السوداء) في المدينة	<u>75</u>
مخطط رقم (11):خطوط النقل الحضري الجماعي التابعة للخواص	<u>81</u>
مخطط رقم (12) :خطوط النقل الحضري الجماعي التابعة للمؤسسة العمومية للنقل الحضري	<u>83</u>
مخطط رقم (13) :الخط رقم 04:حي المويلحة- حي لاروكاد	<u>88</u>
مخطط رقم (14) : الخط رقم 12: القطب الجامعي- حي المويلحة	<u>90</u>
مخطط رقم (15) : الخط رقم 16: حي المويلحة- حي لاروكاد	<u>93</u>
مخطط رقم (16) : الخط رقم 17:ثانوية 570 مسكن- حي لاروكاد	<u>93</u>
مخطط رقم (17) : الخط رقم 20: ثانوية 570 مسكن -حي سيدي عمارة	<u>93</u>

الخرائط	
48	خريطة رقم (1):الموقع البلدية من المسيلة
49	خريطة رقم (2):موقع مدينة المسيلة
56	خريطة رقم (3):الانحدارات المتواجدة بالمسيلة
61	خريطة رقم (4):الشبكة الهيدروغرافية لمدينة المسيلة
الأشكال	
32	الشكل رقم (1):مراحل التوسع العمراني
35	الشكل رقم (2):بيان الخطة الإشعاعية
44	الشكل رقم (3):الهيكل التنظيمي العام للتوسع العمراني
الصور	
42	الصورة رقم (1):التوسع الأفقي للعمران
43	الصورة رقم (2):التوسع العمودي للعمران

فهرس الجداول

فهرس الجداول	
الصفحة	الجدول
58	جدول رقم (1): مناخ مدينة المسيلة لسنة 2014
65	جدول رقم (2):الكثافة السكانية
80	الجدول رقم (3) :الخطوط الحضرية المستغلة من طرف الخواص
82	جدول رقم (4):الخطوط الحضرية المستغلة من طرف المؤسسة العمومية للنقل الحضري
84	جدول رقم (5)عدد الخطوط ونسبتها بالنسبة للخواص والمؤسسة العمومية
87	جدول رقم (6):سعة الخط رقم 04
89	جدول رقم (7): سعة الخط رقم12
91	جدول رقم (8): سعة الخط رقم16
91	جدول رقم (9): سعة الخط رقم 17
95	جدول رقم(10): حالة الحافلة
96	جدول رقم(11): ثمن التسعيرة
96	جدول رقم(12): الإقبال على الخط
97	جدول رقم(13): أوقات الإقبال

<u>97</u>	جدول رقم(14): فئة الاستعمال
<u>98</u>	جدول رقم(15): هل الخط مناسب؟
<u>98</u>	جدول رقم(16): حالة الطرقات
<u>98</u>	جدول رقم(17): مكان المحطة
<u>99</u>	جدول رقم(18): مدة التوقف
<u>99</u>	جدول رقم(19): حالة الحافلة
<u>100</u>	جدول رقم(20): ثمن التسعيرة

<u>100</u>	جدول رقم(21): الإقبال على الخط
<u>101</u>	جدول رقم(22): أوقات الإقبال
<u>101</u>	جدول رقم(23): فئة الاستعمال
<u>102</u>	جدول رقم(24): هل الخط مناسب؟
<u>102</u>	جدول رقم(25): حالة الطرقات
<u>102</u>	جدول رقم(26): مكان المحطة
<u>103</u>	جدول رقم(27): مدة التوقف
<u>103</u>	جدول رقم(28): مكان المحطة
<u>104</u>	جدول رقم(29): مدة الانتضار
<u>104</u>	جدول رقم(30): تبديل الخط
<u>105</u>	جدول رقم(31): ملكية السيارة
<u>105</u>	جدول رقم(32): الازدحام في الحافلة
<u>106</u>	جدول رقم(33): مدة توقف الحافلة
<u>106</u>	جدول رقم(34): الازدحام في المواقف
<u>106</u>	جدول رقم(35): أهمية الموقف
<u>107</u>	جدول رقم(36): سبب التنقل
<u>107</u>	جدول رقم(37): نوع التنقل
<u>108</u>	جدول رقم(38): مدة الوصول
<u>108</u>	جدول رقم(39): ثمن التسعيرة

<u>111</u>	جدول رقم(44):تبديل الخط
<u>111</u>	جدول رقم(45):ملكية السيارة
<u>112</u>	جدول رقم(46):الازدحام في الحافلة
<u>112</u>	جدول رقم(47):مدة توقف الحافلة
<u>112</u>	جدول رقم(48):الازدحام في الحافلة
<u>113</u>	جدول رقم(49):حالة الموقف
<u>113</u>	جدول رقم(50):سبب التنقل
<u>114</u>	جدول رقم(51):نوع التنقل
<u>114</u>	جدول رقم(52):مدة الوصول
<u>114</u>	جدول رقم(53):ثمن التسعيرة
<u>115</u>	جدول رقم(54): يوضح عدد الحافلات (كافي ، غير كافي) و الراحة للمستعملين
<u>115</u>	جدول رقم(55):الاقتراح لتحسين النقل
108	جدول رقم(40): يوضح عدد الحافلات (كافي ، غير كافي) و الراحة للمستعملين
109	جدول رقم(41): اقتراح لتحسين النقل
110	جدول رقم(42):مكان المحطة
111	جدول رقم(43):مدة الانتظار

<u>فهرس الرسومات البيانية</u>	
<u>الصفحة</u>	<u>الجدول</u>
<u>59</u>	رسم بياني رقم (1) :معدل تساقط الأمطار بمدينة المسيلة
<u>59</u>	رسم بياني رقم (2) :درجة الحرارة بمدينة المسيلة
<u>63</u>	رسم بياني رقم (3): التطور السكاني لمدينة المسيلة
<u>64</u>	رسم بياني رقم (4): منحنى تطور معدل التركيز الحضري للمدينة
<u>95</u>	رسم بياني رقم (5): حالة الحافلة
<u>96</u>	رسم بياني رقم(6):ثمن التسعيرة
<u>96</u>	رسم بياني رقم:(7)الإقبال على الخط
<u>97</u>	رسم بياني رقم (8): أوقات الإقبال
<u>97</u>	رسم بياني رقم (9): فئة الاستعمال

<u>98</u>	رسم بياني رقم (10): هل الخط مناسب؟
<u>98</u>	رسم بياني رقم (11): حالة الطرقات
<u>99</u>	رسم بياني رقم (12): مكان المحطة
<u>99</u>	رسم بياني رقم (13): مدة التوقف
<u>99</u>	رسم بياني رقم (14): حالة الحافلة
<u>100</u>	رسم بياني رقم (15): ثمن التسعيرة

<u>100</u>	رسم بياني رقم (16): الاقبال على الخط
<u>101</u>	رسم بياني رقم (17): أوقات الإقبال
<u>101</u>	رسم بياني رقم (18): فئة الاستعمال
<u>102</u>	رسم بياني رقم (19): هل الخط مناسب
<u>102</u>	رسم بياني رقم (20): حالة الطرقات
<u>102</u>	رسم بياني رقم (21): مكان المحطة
<u>103</u>	رسم بياني رقم (22): مدة التوقف
<u>103</u>	رسم بياني رقم (23): مكان المحطة
<u>104</u>	رسم بياني رقم (24): مدة الانتظار
<u>104</u>	رسم بياني رقم (25): تبديل الخط
<u>105</u>	رسم بياني رقم (26): ملكية السيارة
<u>105</u>	رسم بياني رقم (27): الازدحام في الحافلة
<u>106</u>	رسم بياني رقم (28): مدة توقف الحافلة
<u>106</u>	رسم بياني رقم (29): الازدحام في المواقع
<u>107</u>	رسم بياني رقم (30): سبب التنقل
<u>107</u>	رسم بياني رقم (31): نوع التنقل
<u>108</u>	رسم بياني رقم (32): مدة الوصول
<u>108</u>	رسم بياني رقم (33): ثمن التسعيرة
<u>109</u>	رسم بياني رقم (34): يوضح عدد الحافلات (كافي ، غير كافي) و الراحة للمستعملين
<u>110</u>	رسم بياني رقم (35): اقتراح لتحسين النقل

<u>110</u>	رسم بياني رقم (36): مكان المحطة
<u>111</u>	رسم بياني رقم (37): مدة الانتظار
<u>111</u>	رسم بياني رقم (38): تبديل الخط
<u>111</u>	رسم بياني رقم (39): ملكية السيارة
<u>112</u>	رسم بياني رقم (40): الازدحام في الحافلة
<u>112</u>	رسم بياني رقم (41): مدة توقف الحافلة
<u>112</u>	رسم بياني رقم (42): الازدحام في الحافلة
<u>113</u>	رسم بياني رقم (43): سبب التنقل
<u>114</u>	رسم بياني رقم (44): نوع التنقل
<u>114</u>	رسم بياني رقم (45): مدة الوصول
<u>114</u>	رسم بياني رقم (46): ثمن التسعيرة
<u>115</u>	رسم بياني رقم (47): بوضوح عدد الحافلات (كافي ، غير كافي) و الراحة للمستعملين
<u>116</u>	رسم بياني رقم (48): الاقتراح لتحسين النقل

الفصل التمهيدي

1- المقدمة

2- الإشكالية

3- الفرضيات

4- أهمية الدراسة

5- أسباب اختيار الموضوع

6- أهداف الدراسة

7- منهج الدراسة

8 - الوسائل المستعملة في البحث

9- هيكلية المذكرة

مقدمة عامة:

ان الحياة البشرية مرتبطة بتلبية حاجات ومتطلبات العيش والاستمرار ومن أجل هذا كان على الإنسان التنقل من مكان إلى آخر بحثاً عن ضروريات الحياة

أي ارتباطه بالحركة الدائمة والمتمثلة في التنقل بحيث كانت أولى رحلاته من المسكن إلى م صدر الطعام والشراب اذ يعتبر النقل جزء مهم في حياة معظم المجتمعات في العصور السابقة و المستقبلية و هو من أهم القطاعات الحيوية و الحساسة في مجال التنمية و تكمن أهمية النقل في تسهيل حركة المستعملين كما له دور كبير في تنظيم المجال. وتعتبر أنظمة النقل من المسائل المطروحة اليوم بحدّة ضمن قضايا التنمية والتهيئة في دول العالم النامي بشكل عام و الجزائر بشكل خاص .و تمثل شبكة النقل و المواصلات أداة إقليمية فعالة تربط بين مختلف قطاعات المدينة و تعزز التكامل الحيوي. حيث أن كفاءة و كثافة شبكة النقل و المواصلات في المجال هي المؤشر الذي يحدد مدى تقدم الدولة و تأخرها .

و يعد النقل الحضري من الأساسيات في الحياة اليومية لسكان المدن بالإضافة إلى السكن و العمل.وقد توالى التطورات حيث أصبح للنقل وظيفة أساسية تتمثل في تحقيق التكامل للنشاط البشري من خلال ربط المراكز مع مختلف أحياء المدينة ، إلا انه في الوقت الذي كان فيه نمو و تتطور وسائل النقل الحضري دافعا للتوسع العمراني ، أصبحت الزيادة السكانية و مختلف العوامل المرتبطة بهذه العملية من الظواهر المتعلقة بمشاكل النقل و التنقل في المدينة فكل تطوير و ما فيه من تضخم سكاني هائل يؤدي إلى توسع و ازدهار النشاطات التجارية و الصناعية . و هذا ما

إلى أن إجراءات التغيير ليست أمراً بسيطاً داخل الأنسجة الحضرية بالمدنة ،
وعليه يري في كثير من الأحيان القيام بحلول جزئية تتناسب مع المجال
المتوفر ومع الإمكانيات المتاحة وخاصة قضايا التمويل. فالمعروف أن أغلب
البنى التحتية بالكثير من البلدان السائرة في طريق النمو يتطلب إنجازها أو
تطوير الموجود منها سنوات طويلة بالمقابل تتفاقم حركة المرور والتنقلات
ويزداد الطلب على النقل الحضري بأكثر من العرض المقدم.
وتعاني الجزائر كباقي دول العالم حالياً من عدة مشاكل متراكمة نتجت عن
التعمير السريع منذ الاستقلال تحت تأثير أزمة السكن والضغط المتزايد على
المرافق والخدمات وازدياد الطلب على العقار الذي عجزت أدوات التهيئة
والتعمير على تسييره وتنظيمه. وأصبحت ا لدولة تعيش واقعاً مزريراً من
حيث التوفيق بين ربط المناطق الحضرية الجديدة وأطراف المدينة بمراكز
المدن مما نتج عنها مشاكل عدة أهمها.

- عجز في تلبية الطلب المتزايد من التنقلات داخل المدينة وتوسعاتها.

- وجود اختلال في توازن خطوط النقل مع التوسع المتزايد للمدينة.

- تباين في توزيع خطوط النقل الحضري في المدينة بشكل مكثف

ونقصها في التجمعات العمرانية المحيطة بها.

كل هذه المشاكل أدة إلى انتشار مظاهر سلبية كالاختناقات المرورية

وحوادث المرور الحضرية. وعلى أساس ما تم التطرق اليه لنصل إلى

الإشكال التالي:

- ما مدى تأثير النقل الحضري على التوسعات العمرانية ؟

من خلال طرح الإشكال تطرقنا إلى إبراز بعض الفرضيات التي تخدم

الموضوع على النحو التالي:

أ-الفرضية الأولى:وفيهما تجدر الإشارة إلى الحديث عن الجانب التقني

الفضائي والذي من خلاله نخلص إلى مايلي :

• سوء التنسيق بين قطاع النقل (المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير

ومخطط شغل الأراضي) وذلك بالفصل بين العمل التخطيطي وقطاع

النقل.

ب-الفرضية الثانية: فمن خلال الفرضية الأولى نستخلص الفرضية الثانية

وهي:

• تدهور عنصر النقل الحضري في مناطق التوسعات راجع الى سوء

التنظيم والرقابة من قبل الهيئات المختصة والمشاركة.

3-أهمية الدراسة:

يكتسب هذا الموضوع أهمية كبيرة من ناحية الاجتماعية

والاقتصادية والعمرانية على وجه الخصوص حيث أصبح حديث العام

والخاص وأيضا تتجلى أهميته من خلال مدى أهمية وضرورة وضع إطار

نظري فيما يتعلق بموضوع النقل في الوسط الحضري وإبراز أهم ميزات

ومدى تحقيق التطور وتبرز أهمية الدراسة التي من شأنها أن تساعد على

تحليل وضعية قطاع النقل في الجزائر بشكل عام والتنقل في الوسط

الحضري لمدينة المسيلة على الشكل الخاص ذلك بطريقة موضوعية من

شأنها الوقوف على أهم المشاكل والمعوقات والحلول المقترحة.

4-أسباب اختيار الموضوع:

- أهمية الموضوع على مستوى مدينة المسيلة.
- ضعف جانب التسيير ونقص الكفاءات المتخصصة في إدارة هذا المجال للمدينة.
- إعادة النظر في دور تخطيط النقل لإيجاد حلول ووضع خطة بديلة للحد من الحركة العشوائية لبعض الخطوط وضبط التوقيت لها.

5-أهداف الدراسة: تهدف هذه الدراسة إلى بعض النقاط التالية :

- محاولة إيجاد الأسباب الرئيسية لتدهور هذا القطاع.
- تسليط الضوء على عنصر النقل الجماعي داخل الوسط الحضري.
- تحليل وضعية النقل الحضري لمدينة المسيلة.
- محاولة دمج وإيصال مناطق التوسع العمرانية الجديدة بمركز المدينة وذلك بتحقيق التجانس بينهما.
- التوصل إلى بعض الاقتراحات حسب نتائج الدراسة

6_المنهجية المتبعة:

تعتبر منهجية البحث من بين أهم أسباب نجاح العمل العلمي لذلك تكتسي أهمية كبيرة في البحث ويوليها الباحث قسطا كبيرا من عمله وتفكيره قصد اختيار المنهجية التي تتلائم مع طبيعة عمله وتخصصه من جهة ،وتوفر عنه عناء العمل والبحث دون الوصول إلى نتائج فعلية .

وانطلاقاً من هذا إعتدنا على المنهج الوصفي التحليلي منهاجاً عاماً لبحثنا

حيث لاحظنا أنه يتلائم مع طبيعة عملنا.

7_ الأدوات المستعملة في البحث والدراسة:

اعتمدنا في بحثنا على مجموعة من التقنيات التي تتوافق مع المنهج :

- المخططات والصور الفوتوغرافية بما في ذلك التقارير والمجلات والكتب الدارسة لهذا الموضوع.

- رسائل الماجستير والدكتوراء لمجموعة من الأساتذة.

- بعض الدراسات السابقة من مذكرات تخرج ليسانس وما ستر لمجموعة من الطلبة.

- استمارة الاستبيان لمالها من دور كبير في فهم الموضوع وإثرائه متمثلاً في اختيار العينات عشوائياً من سائقي ومستعملي النقل الجماعي .

-الدراسات السابقة :إن دراسة موضوع النقل وأثره على التوسع

العمراني كان محل مناقشة لمجموعة من الرسائل لبعض الأساتذة من

بينهم:

1- صغيري جمال - مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير تحت عنوان "النقل الحضري

وتأثيره في إدماج التجمعات العمرانية دراسة حالة - مدينة مسيلة - " دفعة جوان 2009

وكانت تهدف إلى كيفية تحسين ظروف تنقل الأشخاص داخل المحيط الحضري حيث تم إلقاء

نظرة عامة حول دراسة النقل وتأثيره في إدماج التجمعات الحضرية في مدينة مسيلة إذ

توصل إلى مجموعة من النتائج يمكن تلخيصها :

- توسع المدينة في الجهة الغربية بشكل سريع ولا تتماشى مع الخطوط

النقل الحالية.

- ضعف وسائل الدمج والربط بين التوسعات والمدينة الأم.

- النتائج الغير مرضية لوسائل النقل العمومي .

ويجزم في الأخير إلى أن هناك ضعف كبير وحاد في النقل الحضري و الجانب القانوني و

الإداري و التوزيع الغير منطقي بين التوسعات السكنية و هياكلها القاعدية.

2-_____ادري الدراجي- مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير تحت عنوان النقل

الحضري واثره في التنمية العمرانية لمدينة المسيلة-" دفعة جوان 2009 وكان من بين

ماخلص إليه:

- وجود اختلال في النسيج العمراني وتوزيع غير عقلاني للتجهيزات مما أثر بصورة مباشرة

من جانب التنقلات اليومية لسكان.

- عدم الموازنة بين التوسعات العمرانية والتنقلات اليومية للمواطنين مرجعا ذلك الى سوء التسيير والمراقبة من طرف الجهات المختصة.

الفصل الأول

تمهيد

1. النقل الحضري
2. أهمية النقل وأهميته و وسائله
3. العوامل الرئيسية في النقل
4. الخلاصة
5. مفاهيم حول التوسع العمراني
6. آثار وأشكال التوسع العمراني
7. مراحل وطرق التوسع العمراني
8. العلاقة بين النقل والتوسع العمراني
9. الخلاصة

تمهيد:

مما لا شك فيه أن للمفاهيم والمصطلحات وتعريفاتها أهمية كبيرة في الصياغة النظرية لأي بحث أو دراسة كانت وتوجيه سيرها من ناحية أخرى ، وذلك لان للمفاهيم دور كبير في تحديد الإطار النظري الذي يوجه الدراسة ويحدد مبادئها ، كما أن لها دور في توضيح الرأي بأبعاد الواقع المرتبط بالظروف العامة أين تتواجد الظاهرة المدروسة. وبدون المفاهيم والتعريفات الدقيقة لها لا نستطيع أن نقدم التعريفات الإجرائية للمفاهيم التي نستخدمها في دراستنا. خاصة أن تلك المفاهيم ما تزال تحتاج لمزيد من الوضوح وذلك لتحديد الإطار النظري للموضوع.

وبالتالي سنحاول في هذا الفصل التطرق إلى مجموعة من المفاهيم والتعريفات التي لها علاقة بالنقل الحضري بالمدينة والتوسعات العمرانية:

1 التـمـهـيد الـحـضـري

1-1- تعريف بعض المفاهيم:

من بين التعريفات العديدة للنقل الحضري يعرف بأنه مجموعة التقنيات المستعملة و البنيات التحتية و الوسائل التي تهدف إلى التنظيم الإداري و الضمني لتنقلات الأفراد و الحيوانات و السلع و المعلومات في ظروف مثلى من وقت و تكلفة و راحة

2 المصطلحات الأساسية في البحث:

1-2- مفهوم النقل :

يعتبر النقل من الخدمات الضرورية لكل النشاط البشري من خلال سهولة التنقل و تبادل

المنتجات والأنشطة وإناختلفتعاريفه حسب المجالات وأهم هذه التعاريف :

-النقل هو عملية حمل من مكان إلى آخر.

- هو "كل نقل يتم مقابل أجر أو لحساب الغير، ضمن المجال الحضري يقوم به أشخاص

طبيعيين أو معنويين مرخص لهم لهذا الغرض، ويتميز بتقديم نفس الخدمة مع الأخذ بعين

الاعتبار ضرورة توفير شروط اقتصادية وتقنية متساوية وملائمة للجميع".

أما القانون فيعرفه على أنه كل نشاط يكون من خلال شخص طبيعي أو معنوي بنقل أشخاص

أو بضائع من مكان إلى آخر⁽¹⁾.

كما يعبر عن النقل بكل حركة يتم فيها تحويل مادة أو سلعة من موضعها فمفهوم النقل مفهوم

واسع يختلف حسب نوع الإختصاص و هذا المفهوم يقترن في كثير من الأحيان بالحركة و

يمكن القول أنه خدمة من أجل جلب منفعة في الزمان و المكان حيث يتم نقل المواد و

الأشخاص من نقطة إلى أخرى باستعمال وسائل مختلفة و التي تعتبر العتاد المادي للنقل.

عرف القانون الجزائري :

خدمة النقل حيث نصت المادة 16 من القانون رقم 17/88 المؤرخ في 10 ماي 1988 على

ما يلي :

(يعد نقلا كل نشاط ينقل بواسطته شخص طبيعي أو معنوي أشخاصا من مكان إلى آخر على

متن مركبة مهما كان نوعها)⁽²⁾

من الناحية الإقتصادية: هوكل نشاط يخلق منفعة في الزمان و المكان بواسطة التحويل

الفيزيائي للسلع و الأشخاص من مكان إلى آخر⁽³⁾.

الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، القانون 13/01 المتعلق بتنظيم النقل البري وتوجيهه، العدد 45، 2000، ص1.30 -

²-الجريدة الرسمية : العدد 44 بتاريخ 08 أوت 2001- المادة : 02 ص 05.

³الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية. القانون رقم : 17/88 يتضمن توجه النقل البري و تنظيمه " الجزائر. 1988. العدد : 19. ص 785.

يمكن تعريف النقل على أنه تحويل موضع شيء مادي أو موضع شخص ما نحو موضع آخر باستخدام وسيلة أو مركبة معينة و يطلق عليها وحدة النقل (دراجة. شاحنة. قطار. سفينة. طائرة..). وذلك لمسافة طويلة نسبيا عبر ممر معين كالطرق و القنوات الملاحية و

الأنابيب... إلخ هذه الأخيرة أضافة إلى

الجسور و خطوط و محطات السكة الحديدية و الموانئ و المطارات تشكل الهياكل القاعدية للنقل. لذلك تتوقف إمكانية النقل إما على قدرة ووسيلة النقل المستخدمة أو على قدرة الهياكل القاعدية⁽⁴⁾.

2-2- النقل الحضري :

هو خدمة تقوم بالربط بين مختلف نقاط التجمع الحضري تخص تنقل الأفراد و السلع وفقا لخطة تغطي الإحتياجات و تحقق التكامل و الإنسجام و بشكل وثيق و يهدف إلى إعطاء ديناميكية للحياة في المدينة و ضمان التنقلات لكل المستعملين⁽⁵⁾.

عرف القانون النقل الحضري على أنه :

نشاط للخدمات ينتج منفعة في الزمان و المكان بواسطة شخص طبيعي أو معنوي يضمن التحول الفيزيائي للأشخاص في مجال المحيط الحضري على متن مركبة معدة لهذا الغرض و لمسافة مقبولة⁽⁶⁾.

و يعرف أيضا بأنه : خدمة تقوم بالربط بين مختلف نقاط التجمع الحضري و تخص تنقل الأفراد و هو مجموعة التقنيات المستعملة و التهيئات و البنى التحتية و الوسائل التي تهدف مجتمعة إلى تنظيم تنقلات الأفراد و السلع في الوسط الحضري في ظروف مثلى من وقت و تكلفة و راحة. فالنقل الحضري يعالج النقل الجماعي الحافلة. قطار الأنفاق. القطار الحضري

¹ سميرة إبراهيم أيوب. إقتصاديات النقل. دراسة تمهيدية. دار الجامعة الجديدة للنشر. الإسكندرية. 2002. ص 05
² الجريدة الرسمية العدد 44 بتاريخ 08 أوت 2001. المادة 28 ص 08.
³ فارس بوباكور. سليم بوقنة : “ استعمال الأساليب الكمية في دراسة سلوك المستهلك نحو خدمات النقل الحضري. دراسة حالة النقل الحضري في قسنطينة “ . ملتقى وطني. كلية العلوم الإقتصادية و علوم التسيير. جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة. جانفي 2009 ص 03.

و كذلك النقل الفردي الذي يتم من خلال السيارة الخاصة أو الدراجة الهوائية... إلخ. و النقل الحضري يضم جميع وسائل النقل التي تتلاءم مع خصائص الوسط الحضري كالكثافة السكانية و التي تتطلب تنظيما جيدا لحركة الأشخاص و البضائع و تواجد الأنشطة الإقتصادية الرئيسية التي تجعل من المدينة مكانا لبت إستقبال الحركة. و غيرها من الخصائص التي تشكل قيودا من شأنها التأثير على سياسة النقل الحضري المتبعة⁽⁷⁾.

2-3- النقل الجماعي :

كما عرفه القانون هو : كل تنقل يتم مقابل أجر أو لحساب الغير ضمن المجال الحضري يقوم به أشخاص طبيعيين أو معنويين مرخص لهم لهذا الغرض و يتميز بتقديم نفس الخدمة مع الأخذ بعين الإعتبار ضرورة توفر شروط إقتصادية و تقنية متساوية و ملائمة للجميع⁽⁸⁾.
ميلاد هذا النوع من النقل بدأ خلال الستينيات و هو متعلق بتوسع المدينة و النمو السكاني المتزايد الذي تعرفه بلدان كثيرة و يعتبر هذا النوع من النقل جد إقتصادي للطاقة و أقل تلويثا للبيئة و من الوسائل المستعملة فيه الترام-المترو-الحافلات-القطارات.

2-4- النقل الفردي :

هو كل تنقل يتم بأجرة أو بغير أجر ضمن الوسط الحضري و يستعمل فيه السيارات الخاصة أي (الشخصية) و السيارات الحضرية.

2-5- مفهوم الحركة :

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

2-6- مفهوم التنقل : التنقل هو الحركة عبر وسائل النقل من نقطة الإنطلاق نحو نقطة

الوصول وفق مسافة معينة ووقت محدد و هذا الأخير يتغير حسب المسافة.

2-7-تعريف وسيلة النقل :

وسائل النقل تساعد مع إختلاف أنواعها على نقل أو توصيل مجموعة سلع أو أشخاص من

مكان إلى آخر مقابل أجر مدفوع أو متفق عليه من أجل تحقيق هدف⁽⁹⁾

⁷شاكر بلخضر ، مشروع القطار الحضري ترامواي لمدينة باتنة. رسالة الماجستير. في علوم التسيير. مدرسة الكتوراه اقتصاد تطبيقي و تسيير المنظمات. جامعة الحاج لخضر. باتنة/ الجزائر. 2010- 2011 ص 14
⁸القانون رقم 01-13 المؤرخ في 07 أوت 2001 المادة 03. الجريدة الرسمية 45

كما تعرف أيضا بأنها جهاز ميكانيكي ذو حركة يستخدم في نقل الأشخاص أو البضائع. يتميز بسرعته و حمولته المختلفة و يسلك شبكة الطرق⁽¹⁰⁾. ويلاحظ مما سبق أن وسائل النقل تختلف فيما بينها من حيث النوع، السرعة، الحمولة وشبكة الطرق المستخدمة. و منه يمكن القول أن وسيلة النقل تستخدم في نقل الأشخاص أو السلع و ذلك مقابل أجر كما لها السرعة و حمولة مختلفة حسب نوعها و تسلك طريق معين.

03- أنواع النقل :

إن إختلاف كل من وسيلة النقل و الخط الذي تنتهجه يختلف معه نوع خدمة النقل الناتجة و عليه يمكن تصنيف النقل إلى :

1- النقل الجوي:

النقل الجوي هو الوسيلة المثلى للانتقال للمسافات البعيدة . ولا شك أنه يحقق أكثر من ميزة سواء للأشخاص مثل السرعة في إنجاز الأعمال خاصة عندما يكون العمل ذو أهمية قصوى في تحديد صفقات إقتصادية كبيرة. بالإضافة إلى الراحة المتاحة في الطائرات. أما بالنسبة للبضائع فتتجلى ميزته في نقل السلع البالغة الأهمية و النادرة مثل الزهور و الأنوية و الفواكه الطازجة ... إلا أن تكلفة مرتفعه و حمولته معقولة . ويتضمن هذا من النقل خطوط محلية داخل إقليم البلد و خطوطا دولية بين البلدان و تتمثل هيكله القاعدية الأساسية في المطارات.

1-2- النقل البحري: يحتل النقل البحري موقعا هاما بين وسائل النقل الأخرى و يرجع ذلك

إلى أنه يتسم بعدة خصائص تميزه عن غيره من أنماط النقل الأخرى من أهمها الحمولة الكبيرة سواء للركاب أو البضائع مثل نقل الخامات الثقيلة في الوزن منخفضة القيمة (مثل الحديد و الفحم) إلى جانب المحاصيل الزراعية و الثروة الحيوانية و البترول لمسافات طويلة كما يتميز بانخفاض تكلفته.

1-3- النقل البري :

و يتضمن الأنواع التالية :

⁹ احمد عبد السميع علام. علم اقتصاديات النقل. الإسكندرية. دار الوفاء. لندنيا الطباعة و النشر. 2009 ص 17.
¹⁰ يوباكور فارس. محاضرات اقتصاد النقل (غير منشورة). الجزائر. المدرسة الوطنية لتطبيق تقنيات النقل البري. 1998-1999

1-3-1- النقل النهري : يعد النقل النهري من أقدم أنماط النقل في العالم حيث يتميز

بانخفاض تكلفة مما يجعله أنسب أنماط النقل للسلع كبيرة الحجم و ثقيلة الوزن و منخفضة القيمة⁽¹¹⁾.

1-3-2- السكة الحديدية : يعتبر النقل بالسكك الحديدية أحد الثورات الشهيرة في تاريخ النقل

و هو حديث العهد نسبيا مقارنة بالوسائل الأخرى.

1-3-3- النقل البري : ينقسم هذا النوع من النقل إلى قسمين : النقل على اليابس دون وجود

طريق ممد (الطرق الطبيعية كما مهدتها الطبيعة) و النقل على طرق مهدها الإنسان .⁽¹²⁾.

1-3-4- النقل المعلق : يستخدم النقل المعلق في نقل الركاب للأغراض السياحية و خاصة

في المناطق الجبلية⁽¹³⁾.

1-3-5- النقل بخطوط الأنابيب : يعد النقل بخطوط الأنابيب ثورة كبرى في مجال النقل

بصفة عامة و نقل الطاقة بصفة خاصة و يرجع استخدام الإنسان لخطوط الأنابيب في نقل

المياه إلى زمن بعيد⁽¹⁴⁾.

04- المشاكل التي يعاني منها النقل :

بعد الازدياد السريع للسكان في المدن واتساعها أصبح النقل عموما يعاني منمشكل التوفيق

بين السيارات والكتل البشرية أكثر مما تكون في قهر المسافات الطويلة وتقصيرها، حيث

تختلف المدن بعضها عن بعض في عدد كبير من الخصائص التي تميز كل مدينة عن أخرى

فظروف المواصلات عبر مختلف المناطق الحضرية تختلف كثيرا حسب مميزات النسيج

العمراني ووصفه شبكة الطرق و العبور والانتقال والقدرة التقنية و المالية للجماعة المعنية

ذلك فأن مشكلة النقل والحركة والاتصال في المدن تمثل إحدى المشكلات التي يلمسها سكان

أو زوار جميع تلك المدن، نذكر منها باختصار :

¹¹سعيد عبده. جغرافية النقل مغزاها و مرماها. مكتبة الأنجلو المصرية. 2007 ص316.

¹²سليم بوقفة. دراسة نوعية الخدمة لدى مستعملي النقل الحضري الجماعي. مذكرة ماجستير. الجزائر جامعة قسنطينة. 2004.

2005. ص 90-91.

¹³سعيد عبده. مرجع سابق ص 303.

¹⁴سعيد عبده. مرجع سابق. ص 287

- الحوادث و عدم احترام قواعد المرور والإزدحام
- التلوث الناجم عن النقل الحضري و مختلف تأثيراته
- صعوبة ربط الضواحي بمراكز المدن

05- شبكة النقل الحضري الجماعي :

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

1- مفهوم شبكة النقل الحضري الجماعي :

شبكة النقل الحضري الجماعي تعبر عن مجموع المسارات المتضمنة للتنقلات الحضرية بواسطة المركبة و تتضمن جميع القطاعات الحضرية في المدينة.

1-2- مفهوم المحيط الحضري :

يحمل المحيط الحضري معنا إداريا يختلف بحسب الحدود الإدارية لمجال الدراسة و يحدد مجال المحيط الحضري رئيس المجلس الشعبي البلدي إذا كان محصورا في الحدود الإقليمية للبلدية المعنية و الوالي إذا كان يشتمل على تراب عدة بلديات متجاورة من نفس الولاية أما إذا كان المحيط الحضري يحتوي على أماكن لبلديات متجاورة تنتمي لعدة ولايات فيحدد تبعا للولاية المعنيين و الوزير المكلف بالنقل و الوزير المكلف بالجماعات المحلية و الوزير المكلف بالسكن و العمران⁽¹⁵⁾.

06- أهمية النقل : للنقل دور هام في مختلف المجالات الاقتصادية والسياسية والتجارية

الإجتماعية ويمكن توضيحها في النقاط التالية::

1-المجال الإقتصادي

-تؤثر وسائل النقل بدرجة أو بأخرى على القدرات الشخصية للأفراد في دفع أسعار السلع

التي تنقلها هذه الوسائل حيث تدخل تكاليف نقل السلع في أسعار بيعها⁽¹⁶⁾.

-يساهم النقل في توفير مناصب الشغل و المساهمة في تخفيض حدة البطالة.

¹⁵الجريدة الرسمية الجزائرية. القانون رقم 17/88 يتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه. الجزائر. 1988. 25 ص 785.

¹⁶حمادة فريد منصور. مقدمة في اقتصاديات النقل. الإسكندرية. مركز الإسكندرية للكتاب. 1998-ص 12.

1-2- المجال التجاري

- يؤثر عامل النقل في تحديد أسعار الأراضي⁽¹⁷⁾.
- يسهل حركة انتقال الأشخاص و البضائع و يزيد في سرعة توزيعها.
- النقل يوجد المنفعة المكانية للمنتجات في الوقت المناسب بنقلها⁽¹⁸⁾.
- يربط مراكز الإنتاج بمراكز الاستهلاك و العكس.

1-3- المجال الإجتماعي

- تعتبر وسائل النقل عاملا محددًا له أهميته القصوى في تحديد اختيارات الأفراد و أسرهم للمكان الذي يقطنون فيه. و المكان الذي يعملون فيه.
- سهولة احتكاك الأفراد و المجتمعات ببعضها البعض و تبادل الخبرات و المعارف المختلفة .

1-4- المجال السياسي

- يربط بين مناطق الوطن المختلفة و بين الدول.

07- العوامل التي تؤثر في استعمال و اختيار وسيلة النقل : ينقل الأشخاص داخل

المدن بوسائل متعددة لكن عند اختيار وسيلة النقل تتدخل مجموعة من العوامل لها تأثير كبير في تحديد وسيلة النقل الأنسب التي تساعد الراكب في تنقله من مكان إلى آخر

08- دوافع الحركة داخل المدن :

إن توسيع الطرق المتوفرة داخل المدينة و شق طرق مساعدة جديدة و تعيين الجداول الزمنية التي تتحرك بموجبها و سائط نقل الركاب العامة لتقدم خدماتها للمواطنين بصورة منتظمة.ومعرفة أوقات ازدحام المرور داخل المدينة و تعيين المناطق التي تتعرض للإزدحام الشديد و خاصة مناطق إختناق المرور يتطلب تشخيص و تحليل عدد كثير من المتغيرات و أعداد أنواع مختلفة من الدراسات تهدف إلى معرفة طبيعة حركة الناس من منطقة إلى أخرى داخل المدينة و بين المدينة و أطرافها و ضواحيها.

¹⁷حمادة فريد منصور. نفس المرجع السابق. ص 12

¹⁸محمد خميس الزوكة. جغرافية النقل و التجارة. كلية الآداب. جامعة الإسكندرية. دار المعرفة الجامعية. 2006-

09- أنواع تخطيط النقل :

هناك عدة أنواع من تخطيط النقل ليعكس مختلف المستويات و الأهداف المرجوة من عملية التخطيط :

دراسات التأثيرات المرورية لتقييم أثر حركة المرور و استراتيجيات التخفيف لمدة معينة أو لتنمية مشروع معين ومنها.

خطط النقل الخاصة بوضع معين أو منطقة محددة لتحديد سبل تحسين وضع معين (المشي. ركوب الدراجات. و النقل العام...إلخ).أو منطقة (الحرم الجامعي. وسط المدينة. منطقة صناعية...إلخ).

التخطيط الإستراتيجي لتطوير وسائل النقل (الخطط طويلة المدى) و عادة ما بين 20-40 سنة في المستقبل.

10-أسس و مبادئ تخطيط النقل الحضري :

يتم تخطيط النقل وفقا لمراحل و خطوات منها خطط قصيرة المدى و منها بعيدة المدى ضمن عملية التنمية الشاملة للدولة أو الإقليم. و يجب عدم القيام بعملية تخطيط النقل الحضري إلا بالأخذ بعين الاعتبار مجموعة من الأسس و المبادئ الهامة و التي تشمل على الخطوات التالية :

- رصد الأوضاع القائمة لقطاع النقل و تقييمها.

- تحديد مشاكل النقل الحالية و المتوقعة في المستقبل و تحليل الإحتياجات اللازمة من دراسات التخطيط التفصيلي و مختلف وسائل النقل و تحسين الإستراتيجيات اللازمة لذلك.

11- أسباب التنقل في الوسط الحضري :

إن التنقل في الوسط الحضري شيء لا بد منه لا سيما إذا تعلق الأمر بأنشطة يجب القيام بها كالتنقل على سبيل المثال من المنزل إلى العمل. كما يمكن أن يكون التنقل إختياريا.⁽¹⁹⁾

1- **التنقلات الدورية**: التنقلات الدورية هي تنقلات ضرورية و لا بد منها تنطوي على التنقل بين أماكن الإقامة و أماكن العمل..

1-2- **التنقلات المهنية** : تتمثل في التنقلات التي تتعلق بمهنة أو عمل فرد. كالاجتماعات و خدمة العملاء...إلخ. و التي تحدث عادة في ساعات العمل المقررة.

1-3- **التنقلات الشخصية** : أما عن التنقلات الشخصية فهي التنقلات التي يقوم بها الأفراد بشكل طوعي أو إختياري ترتبط هذه التنقلات عادة بمراكز الأنشطة التجارية بغرض التسوق أو الترفيه...إلخ.

1-4- **التنقلات السياحية** : هي تلك التنقلات التي تتم عادة في المدن التاريخية ذات المعالم السياحية و المرافق الترفيهية. كالفنادق الفخمة و المطاعم الراقية.

1-5- **تنقلات الشحن و التوزيع** : تتعلق تنقلات الشحن و التوزيع بتوزيع الشحنات و إمداد المصانع و المحلات لتلبية احتياجات الإستهلاك فتكون مراكز التوزيع مرتبطة بمنافذ بالتجزئة.

12- **العوامل المؤثرة في شبكة النقل الحضري :**

إن طبيعة شبكة النقل الحضري و مدى كثافتها و تنظيمه دليل على التطور الحضري للمدينة. كما تعبر قدرة المخططين على ضمان مدينة منظمة تؤدي وظائف على أكمل وجه و توفر الراحة و الأمان لسكانها. (20).

1-1- **أصل أو منبع الحركة** : هو مكان أو نقطة انطلاق الشخص نحو مقصد معين ففي المتوسط فإن واحد من سكان الوسط الحضري يقوم بثلاث أو أربع تنقلات في الوسط الحضري يوميا .

1-2 **نمط النقل** : يقصد بنمط النقل واسطة النقل المستخدمة. حيث يتوقف اختيار نمط نقل معين على حساب بقية أنماط النقل على عدد من العوامل : كالدخل و الوقت و الأداء (السرعة

²⁰شاكر بلخضر. مشروع القطار الحضري (ترامواي) لمدينة باتنة. دراسة استشرافية. مذكرة ماجستير. الجزائر. جامعة باتنة. 2010-2011. ص 14-15.

(و أنماط النقل المتاحة و المتوفرة (فردية أو جماعية. خاصة أو عمومية) و

التكنولوجيا... إلخ.

1-3- المسلك المتبع : يشمل المسلك المتبع أو المسار الطرق التي يتم استخدامها أثناء التنقل

داخل المدينة. حيث يمكن للمسلك المتبع أن يتغير في أثناء احتقان المرور .

1-4- المقصد : و يعني الواجهة النهائية المراد بلوغها أو المكان المتجه نحوه يؤثر توزيع

الأنشطة الاقتصادية في الوسط الحضري للمدينة بشكل كبير في تغير المقصد المطلوب إلا

العمل .

13- وسائل النقل في الوسط الحضري :

دفعت حاجة تنقلات الأفراد إلى استحداث طرق عديدة للنقل منها الفردية و الجماعية و ذات

المواقف الخاصة و نصف الجماعية و يتوقف اختيار وسيلة النقل على مجموعة من

الخصائص كسرعة وسيلة النقل و مستوى الراحة الذي توفرها ومنها :

1- وسائل النقل الجماعي : لا تستغني المدن عن النقل الجماعي لنقل الأفراد إلى أماكن

العمل أو التسوق أو الحصول على الخدمات و يرتبط شكل و نوع هذا النقل بعدد الركاب و

المسافات المطلوب قطعها للوصول و أهم وسائل النقل الجماعي ما يلي⁽²¹⁾.

1-2- قطار الأنفاق : يتميز هذا النوع من النقل بكون ممراته تحت الأرض بسبب ثقل

تجهيزاته و غلاء تكاليفه الإستثمارية. و يزيد طول شبكته عن عشرات الكيلومترات. و هو

ضروري للمناطق الحضرية التي يفوق سكانها المليون نسمة. و يساهم بفعالية في التخفيف

من مشاكل المرور و يتميز أيضا بسرعته التجارية العالية⁽²²⁾.

1-3- القطار : وسيلة من وسائل النقل المخصصة للمناطق العمرانية ذات الكثافة السكانية

العالية و هو عبارة عن محرك قوي يعمل بالفحم أو النفط أو الكهرباء يجر وراءه عربات

تتصل به.

²¹شاكر بلخضر. نفس المرجع السابق. ص 15-16.

²²شاكر بلخضر. مشروع القطار الحضري (ترامواي) لمدينة باتنة. دراسة استشرافية. مذكرة ماجستير.

الجزائر. جامعة باتنة. 2010-2011. ص 14-15.

1-4- الحافلة: هي وسيلة النقل الحضري بامتياز في أغلب المدن ابتداءً من المدن الصغيرة إلى المدن الكبرى يمكن للحافلة أن تنقل عدداً جيداً من الركاب. كما يمكنها أن تعبر الشوارع المتلوية والضيقة والمنحدرة بشكل جيد. إلا أنها تؤدي نفس الغرض⁽²³⁾.

1-5- الحافلة الكهربائية :

هي حافلة تعمل بالطاقة الكهربائية عوضاً عن زيت الديزل أو البنزين. ويتم ذلك من خلال شبكة من الخطوط الكهربائية الممتدة على مدى كامل المسار المسطر للحافلة في الجو وتعتبر الحافلة الكهربائية حلاً بديلاً للحافلة العادية و القطار الحضري في آن واحد. حيث تجمع بين ميزة القطار الحضري في الحفاظ على البيئة بشكل أفضل من الحافلة العادية و بين ميزة التكلفة الأقل مقارنة مع تكلفة إنجاز للقطار الحضري. فالحافلة الكهربائية تتميز بانعدام التلوث و الضجيج. لكن تكلفة تأسيسها أكبر من تكلفة تأسيس الحافلة العادية كما أنها أقل مرونة منها لأنها مرتبطة بحركتها مع الشبكة الكهربائية التي تغذيها فضلاً عن كونها تشغل مساحة كبيرة من الشارع لا سيما عند تجاوز بعضها البعض بالرغم من أنها تنقل أكثر من الحافلة العادية بنحو 20%.

1-6-القطار السلكي : يعتبر القطار السلكي وسيلة من وسائل النقل الجماعي عبر السكك

الحديدية حيث يستخدم لمسافات قصيرة حيث يسير على سكة حديدية و تتم عملية الجر بواسطة سلك معدني.

1--7القارب : عادة ما يتم استخدام القارب في المدن التي يتواجد بها أنهار أو أودية أو

قنوات بحرية و يتم اللجوء إلى هذا النمط من النقل لمزايا عديدة : فهو نمط اقتصادي للغاية.

2- وسائل النقل الفردي :

2-1-السيارة الخاصة : هي واسطة النقل الفردي بامتياز و سيدة الموقف في المسافات

القريبة للسيارة مجموعة من المزايا مقارنة مع وسائل النقل الأخرى. فضلاً عن صورتها فهي

نمطية أي يمكن أن تنقل شخصا واحدا كما يمكن أن تنقل خمسة أشخاص و حتى بعض

المعدات .(24).

رغم أن السيارة وسيلة نقل تتمتع بالعديد من المزايا إلا أنها اليوم تواجه جملة من الانتقادات

خاصة فيما يتعلق بمدى كفاءة استخدام الطاقة و المكان أو الحيز الذي تشغله (25).

2-2-سيارة الأجرة :نمط نقل من الصعب تصنيفه.حيث يمكن اعتباره كنمط نقل فردي في

حال نقل راكب واحد فقط.كما يمكن تصنيفها ضمن النقل الجماعي في حال تعدد الركاب

المنقولين خلال نفس الرحلة و نحو نفس الوجهةوفي الغالب تنقل سيارة الأجرة شخصا لوحده.

(26).

2-3-الدراجة النارية :نمط نقل في غاية الأهمية لأنها توفر تقريبا نفس مستوى المرونة

الذي توفره السيارة الخاصة خصوصا من حيث المسار المتبع. و تختلف عن السيارة الخاصة

فقط من ناحية الطاقة التحميلية. إلا أنها تتميز عن السيارة الخاصة في كونها لا تشغل حيزا

حضريا كبيرا. كما أنها أقل استهلاك من حيث الطاقة.

14- الهيئات المتدخلة في تحديد وظائف النقل و التحكم فيه(27):

1- الوزارة :تقوم بتحديد مهام خطوط النقل ذات المنفعة الوطنية ووضع دليل تحضير مخطط

النقل و الحركة و تحديد سياسة النقل و القوانين المتحكمة فيه و المشاورة مع المجلس الوطني

المكلف بالنقل البري. و هي أيضا تقوم بدور الرقابة الوصائية.

1-2-الولاية :عندما يتعدى محيط التدخل حدود البلدية فإن الولاية تقوم بتنظيم مخطط النقل

الولائي الذي يحدده الوالي في إطار المنفعة المحلية داخل حدود الولاية. بالدراسة و المشاورة

مع المجلس الولائي و مديرية النقل للولاية.

²⁴محمد توفيق سالم. هندسة النقل و المرور. دار الرايب الجامعة. بيروت. لبنان. 1985. ص 220.

²⁵شريف محمد ماهر. تخطيط النقل و سياساته (الفعاليات و عوامل الجدارة). الدار الجامعية. الإسكندرية. 2006- ص 80

²⁶محمد توفيق سالم. نفس المرجع السابق. ص 260.

²⁷محمد توفيق سالم. هندسة النقل و المرور. دار الرايب الجامعة. بيروت. لبنان. 1985. ص 220.

1-3- البلدية: هي الطرف المشرف على جميع المشاريع الخاصة بالنقل أو الهياكل القاعدية لها و على مستواها تكون لجنة المرور التي تضم ممثل عن رئيس البلدية و ممثل عن الأمن و ممثل عن نقابة النقل الحضري.

1-4- مديرية النقل :

سلطة مسؤولة مهمتها تجسيد الأهداف المحددة في إطار مخطط النقل المدروس على مستوى إقليم البلدية أو الولاية و أهم مجالات تدخلها تصور كلي و إجمالي لشبكة النقل. منع الإمتيازات و تحديد مستوى الخدمة. مراقبة الخدمات المقدمة و متابعة التطورات و التوقعات للتكيف مع العرض و الطلب و العمل على تهيئة الظروف الموضوعية لمختلف مقاولات و مؤسسات النقل تقوم بطلب و بوضع مخطط النقل و الحركة سواء على مستواها أو بالتوجه لدى مكتب الدراسات المتخصص للقيام بالدراسات اللازمة.

1-5- مديرية الأشغال العمومية :

و هي المستشار التقني للبلدية أو الدائرة و مهمتها الأساسية هي المتابعة التقنية للطرق و الهياكل القاعدية و الإنجاز و هي صاحبة المشروع.

1-6- المنافسة و الأسعار :

تحديد التسعيرة بالتنسيق مع مديرية النقل و السلطة العليا على مستوى الولاية.

1-7- المنظمة الوطنية للناقلين الجزائريين :

و هي المتمثلة في هيئة نقابية معتمدة من طرف الدولة و يقوم عليها مجموعة مكونة من رئيس و أعضاء و منخرطين (الناقلين) تعمل على تنظيم العمل في مجال النقل الحضري و تستدعى في المحافل المتعلقة بالنقل و المرور و تعنى بحفظ النظام بين الناقلين أثناء عملهم.

15- مخطط النقل الحضري والحركة⁽²⁸⁾:

يعتبر مخطط النقل الحضري أحد أبرز العناصر المحددة لنظام النقل في المدينة فهو أداة تنظيمية نشأت بموجب القانون 01-13 المؤرخ في 7 أوت 2001. وفي هذا العنصر سوف نتعرف على تعريف مخطط النقل و المراحل التي تمر بها الدراسة.

1- مفهوم مخطط النقل الحضري :

هو وسيلة تقنية يقام بإنشاء برامج مجالية و استثمارات في آفاق زمنية مدروسة و تسيير مختلف أنظمة النقل و هو أكثر شمولية من دراسة الهياكل القاعدية. حيث يحدد شروط تشغيل و تسيير مختلف أنظمة النقل و هو أكثر شمولية من دراسة الهياكل القاعدية حيث يحدد شروط تشغيل و تسيير أنظمة النقل و يهدف إلى :

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

1-2- مخطط الحركة و المرور :

يعتبر مخطط الحركة و المرور أحد أبرز العناصر المحددة لنظام النقل في المدينة فهو أداة تنظيمية نشأت بموجب القانون 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور. وفي هذا العنصر سوف نتعرف على هذا المخطط.

1-3- مفهوم مخطط الحركة و المرور :

هو مخطط يتعلق بمجموعة المقاييس الإدارية التي تعمل على تحسين شروط الحركة بالمدينة و خاصة وسطها. و يحتل مكانة هامة في إعداد مخطط النقل من حيث الإحتياجات إلى هياكل قاعدية ثابتة و متحركة.

1-4- أهدافه :

إن لمخطط الحركة و المرور عدة أهداف أهمها :

1- الإستغلال الأمثل للهياكل القاعدية الموجودة ضمن المجال الحضري.

2- تحسين حركة المرور و يتم من خلال :

أ- توزيع الحركة توزيعاً ملائماً وتحديد أماكن ووضعيات الوقوف و التوقف.

ب-التقليل من حوادث المرور داخل الوسط الحضري.

16- كيفية تحضير مخطط الحركة و المرور⁽²⁹⁾: يمر بمرحلتين :

1- إنجاز مخطط الحركة والمرور : يحضر هذا المخطط بحيث نأخذ بعين الإعتبار النقاط

العامّة التالية

- محيط الدراسة : المدينة.

- الجانب الفضائي.

- الجانب السوسولوجي.

1-2- الوضعية الحالية للنقل :وتكون عبر مجموعة من الوضعيات وهي:

- الوسائل - القوانين - تحليل المعطيات

1-3- المصادقة و الإشهار على مخططات النقل و الحركة :

إن مخطط الحركة تسهر عليه المصلحة الولائية للنقل و يصادق عليه المجلس الشعبي البلدي

في حالة وجود المحيط الحضري داخل إقليم البلدية المعنية. بينما المجلس الشعبي الولائي في

حالة وجوده داخل إقليم العديد من البلديات. أما فيما يخص المحيط العمراني الذي يتعدى نسبة

السكان به 400 ألف نسمة فإن مخططات النقل يشرف عليها مباشرة وزير النقل مع وزير

الجماعات المحلية و البيئة.

17- بعض القوانين المتعلقة بالنقل و المرور⁽³⁰⁾ :

لقد تم إصدار عدة قوانين و مراسيم تنفيذية و مناشير وزارية متعلقة بتنظيم الحركة و المرور

داخل المدن و خارجها. وهذا بداية من القرار المؤرخ في 01 جوان 1988 المحدد للسرعة

²⁹قادري الدراجي. مذكرة ماجستير. النقل الحضري و أثره في التنمية العمرانية للمدينة. جامعة المسيلة. 2011-2012 ص37.

³⁰قادري الدراجي. نفس المرجع السابق. ص 39.

القصوى و شروط حركة المركبات ذات الوزن الثقيل. و تنظيم و تسهيل حركة المرور بالجزائر. تمت خلال السنوات الأخيرة تعديلات قانونية متتالية لضبط و تسهيل حركة المرور و التخفيف من حوادث المرور و التقليل منها لما لحقته من أضرار جسيمة للأشخاص و الممتلكات. و هي سلسلة القوانين التي تم سنها :

- القانون 01-13 المؤرخ في 07 أوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه. فالمواد من 25 إلى 28 تتحدث عن الوسائل التي يتم نقل الأشخاص بها بشكل جماعي و تحديد عدد مقاعدها بتسعة مقاعد (09) فما فوق. كما تتحدث عن أشكال النقل متمثلة في أشكال عدة عمومية منتظمة ظرفية وخاصة. و المادة 28 تحدد مجال النقل الجماعي الحضري و الهدف منها.

إن ظهور النقل الحضري أحدث انقلابا كليا لظروف الحياة، فأصبح موضوع النقل الحضري محل اهتمام الباحثين والمختصين في هذا المجال فالحاجة الكبيرة إلى وسائل النقل أدت إلى زيادة التطوير والعمل على توفير الخدمة الجيدة ووسائل نقل أكثر راحة وأمانا حيث ساهم في النهوض بتطور المدن لما له من أبعاد اقتصادية واجتماعية تسمح له بلعب الدور الأساسي في تسيير الحركة داخل المدينة وربط أجزائها وفك العزلة على التوسعات العمرانية الجديدة التي هي خارج وسط المدينة.

ولهذا نجد أن النقل الحضري يؤثر بصفة مباشرة على مجموع النشاطات المتواجدة في المدينة بحيث يرتكز على شبكة الطرق والواصلات وعلى وسائل الحركة التي تجري فيها عبر مختلف أجزاء المدينة وعل مستوى محيطها الحضري كل هذا ماجعله يحقق سيولة ونفاذية داخل المدينة.

2 التوسع العمراني

تمهيد:

إن تعدد الوظائف والأعمال التي يقوم بها الإنسان داخل النسيج الحضري وتباعد أماكنها أدى إلى نشوء حركة ذهاب وإياب مستمرة عبر شبكة طرق التي تربط مختلف العناصر المهيكلية للمجال العمراني إذ ترتفع كثافة هذه الحركة خاصة في وسط المدينة حيث تتركز الأعمال والنشاطات. ويعد النقل الحضري ضرورة ملحة تفرضها طبيعة الحياة الحضرية داخل المدينة وإنطلاقاً من هذا الطرح سنقوم بالتطرق إلى جملة من المفاهيم و التعريفات التي لها علاقة بالموضوع و التي تقدم المصطلحات المفتاحية للموضوع الخاصة بالتوسع العمراني والنقل الحضري.

1_تعريف المدينة:

ليس للمدينة تعريف محدد فكل عالم أو باحث يعرفها على حسب اختصاصه ومن بين هاته التعاريف:

- هي كل تجمع حضري ذو حجم سكاني يتوفر على وظائف إدارية واقتصادية واجتماعية

وثق

- هي رمز التعامل الودي والعلاقات الوطيدة بين وعلاقات الودية بين العلم والفن ، ثقافة

والدين ومركز التبادلات. والملتقيات ومكان تواجد العمل ومقر السلطات وبفضل كثافة بناياتها وتحركاتها قدرة ارتباطيه

من المفاهيم المختلفة نستنتج بان المدينة هي عبارة عن ذلك المكان المأهول بالسكان حيث

تتواجد فيه مجموعة من النشاطات الاقتصادية والاجتماعية والتجارية التي يمكنها أن تكون

منطقة جذب لسكان

2_ العمران :31

هي كلمة بمعنى فضاء المدينة وبدأ استخدمها في أواخر القرن 19 حيث عرفه المهندس

الاسباني كوردا كعلم تنظيم فضاء المدينة أو مجالها من حيث السكوشبكة النقل و المبادلات

للحصول على أحسن توظيف وتحسين العلاقات العامة الاجتماعية وهي تتضمن مجالين الأول

نظري والثاني تطبيكيكذلك نجد بأن العمران هو عبارة عن أراضي معمرة أو قابلة للتعمير

بالخدمات السكنية والصناعية والادارية.

3_النسيج العمراني:

هو عبارة عن نظام مكون من عناصر فيزيائية تتمثل في (شبكة الطرق، الفضاء المبني، الفضاء الحر) والتجاوب بين هذه العناصر يعرف بخصائص الفضاء العمراني الذي يشهد تحولات ثابتة وهو راجع للتطور الذي تتعرض له هذه العناصر المكونة عبر مرور الوقت.

4_ التوسع العمراني: 32

تعددت المصطلحات التي تعبر على الأشكال الجديدة للنمو الحضري ، لكن لا يزال الكثير منها يشوبها الغموض فلا توجد تعريفات محددة تضبطها ومؤشرات دقيقة تقيسها والتوسع العمراني واحد من معناه العام التوسع العمراني هو توسع مساحة تجمع سكاني على المجال المجاور لهويعنى كذلك المصطلحات الدالة على التوجه الجديد في التحضر عالميا وبوتيرة أسرع في دول العالم النامي والجزائر وفى التوسع الأفقي للمجال المبني للمدينة كما عبر عنه بأنه العمران في توسع يختلف مصطلح ا لتوسع عن مصطلح التوسع كون التوسع يعني عملية زيادة أبعاد المجال المبني ويعتبر بيار ميرلان توسع المجال المبني هو النتيجة المنطقية لعملية التنمية العمرانية. أما التوسع فهو يؤشر لتراجع درجة شغل المجال الحضري من خلال عملية الإنتشار على مساحة بشكل سطحي ومن المؤشرات الدالة على التوسع ظاهرة النمو الديمغرافي الكبير الذي يكون فى صالح الأطراف والضواحي على حساب المركز

كل هذه التعاريف ركزت على الجانب النظري لظاهرة التوسع أما كميًا فالنوسع هو نمو للمساحة المبنية يفوق فيوتيرته نسبة زيادة السكان مما ينعكس على الكثافة السكانية بحيث أنها تقل بشكل حلقي كلما إبتعدنا عن مركز المدينة .

-أما تعريف التوسع العمراني حسب تقرير الوكالة الأوروبية للبيئة الصادر

فى نوفمبر 2006 هو "مظهر جديد لتوسع المدينة يتميز بظهور ونمو

مناطق سكنية غير مستمرة ذات كثافة سكانية منخفضة تنتشر فى المناطق

التي تحيط بالمدينة، وهي مناطق ذات طبيعة زراعية يمكن إعتبار هذا

التوسع الغير مخطط والغير مهياً بأنه شغل عشوائي للمجال إذا كان النمو

والتوسع خاصية طبيعية لازمت المدينة منذ نشأتها فهي تتجسد اليوم من

خلال مظهرين:

• زيادة عدد السكان لكن تبقى المساحة ثابتة مما يؤدي إلى زيادة الكثافة

السكانية وتعني زيادة عدد السكان فى نفس المساحة وتسمى العملية

بالتكثيف.

• زيادة التجمع السكاني من حيث المساحة بوتيرة تفوق زيادة السكان

مما يؤدي إلى زيادة المساحة المبنية وهو ما عرفته المدينة منذ مطلع

السنوات الأخيرة.

وفي كلتا الحالتين فالأمر يتعلق بالنتيجة الحتمية للزيادة السكانية التي تتوزع

رأسياً (التكثيف) الذي يؤدي إلى زيادة أرقام الكثافة السكانية أو أفقياً

العمراني وإذا كانت ميزة المدن منذ نشأتها هي الكثافة.

5- مراحل التوسع العمراني:

بهدف فهم ظاهرة التوسع العمراني فى نطاق الدراسة نعتمد على الشكل

رقم (1) الذي يمثل مراحل التمدد الحضري . فالمدينة كنواة تمارس

استقطابها للمجالات المحيطة، وتعمل على تحويلها من ريفية إلى حضرية

والعملية تتم بفعل الإحتكاك والتماس (المرحلة 1) فى نفس الوقت تعمل

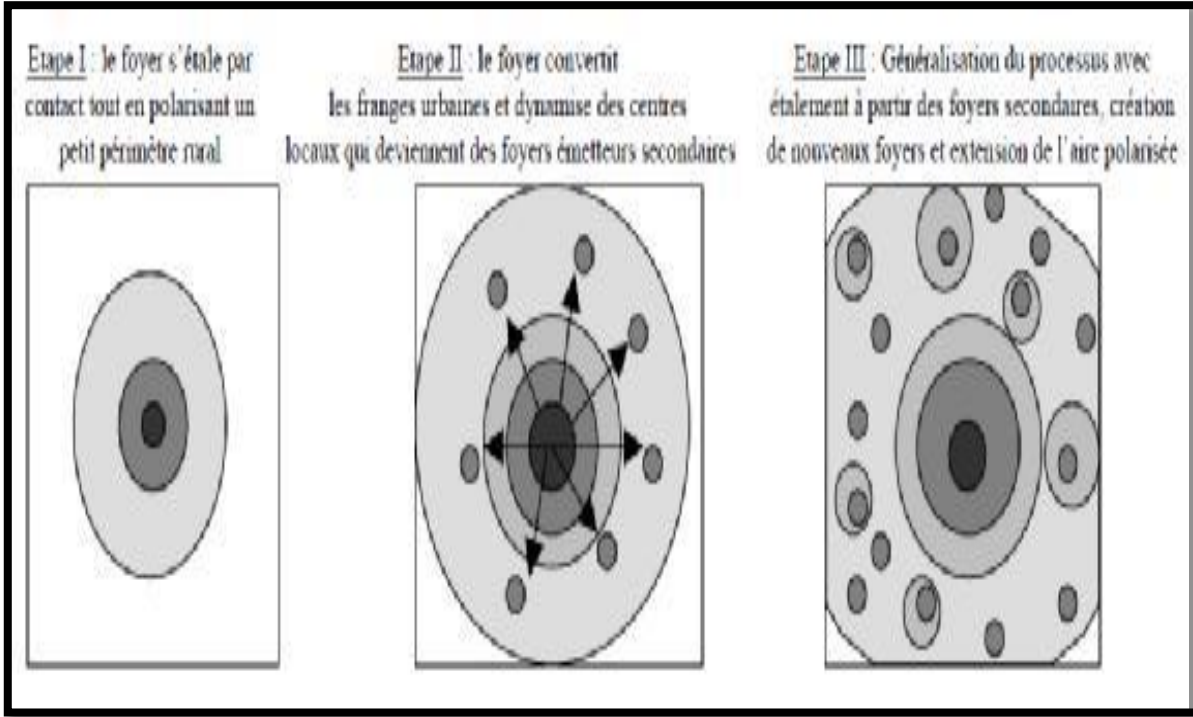
النواة من خلال إرسالها لإشارات تحضر تؤثر على مجال أوسع من

المناطق الريفية ،وتعمل على تنشيط المراكز والتجمعات السكانية المحيطة

لتصبح بدورها انوية إستقطاب ثانوية (المرحلة 2).في المرحلة 3 يتم فيها

تعميم عملية التمدد وتوسع مجال التأثير.

شكل رقم (01):مراحل التوسع العمراني.



المصدر :كبيش عبد الحكيم -جامعة منتوري قسنطينة سنة2012

6_أنواع التوسعات العمرانية:

التوسع العمراني في رأي بعض الباحثين هو التسمية الجديدة للتوسع

الحضري لكن بمعناه السلبي يرافق عملية التمدد ظاهرة تحضر الأطراف

وهي عملية تعمير خارج التجمعات السكانية،تصيب المناطق لمحاذية

للمدينة وضواحيها ،تعمل على تغيير المناطق الريفية المحيطة بها بشكل

مستمر دون إلغائها أو القضاء عليها نهائيا ،حيث تبقى منها مناطق زراعية

وأخرى غابية وأنشطة أخرى ويكمن حصر أهم انواعالتوسع العمراني في

مايلي:

_توسع و تمدد فى الأطراف وتفرغ المركز ما يؤدي إلى نقص جاذبية المركز مقابل الأطراف .

- تراجع مستوى العيش فى المدينة بشكل عام مقابل العيش خارجها.

- إرتفاع سعر العقار فى المركز مقارنة بالأطراف والمناطق الريفية

زيادة مساحة المدينة وزيادة فى شبكة الطرق الحضرية تباعد مناطق

السكن والعمل والدراسة

تمدد مسافات التنقل وزيادة الحركة والاعتماد على الوسائل الفردية

السريعة .

- ظهور مجالات شبه حضرية انتقالية وفق ظاهرة تحضر الأطراف

التي أنتجت "وسطا ثالثا" لا يمكن اعتباره حضريا ولا ريفيا بل هو وسط جديد

يجمع بين خصائص الوسطين الحضري والريفي والتحضر

- يعمل على تغيير المناطق الريفية بشكل مستمر دون إلغائها أو

القضاء عليها نهائيا حيث تبقى منها مناطق زراعية وأخرى غابية وأنشطة

أخرى ما يبرر تنوع الاستخدامات وبالتالي تنوع المجالات وهذا الأمر

يطرح تساؤلات كثيرة منها

- هل مناطق التعمير الجديدة التي تحيط بالمدينة هي مجالات

حضرية أم ريفية؟ والإجابة تتم وفقا لأساس التصنيف فهو مجال حضري

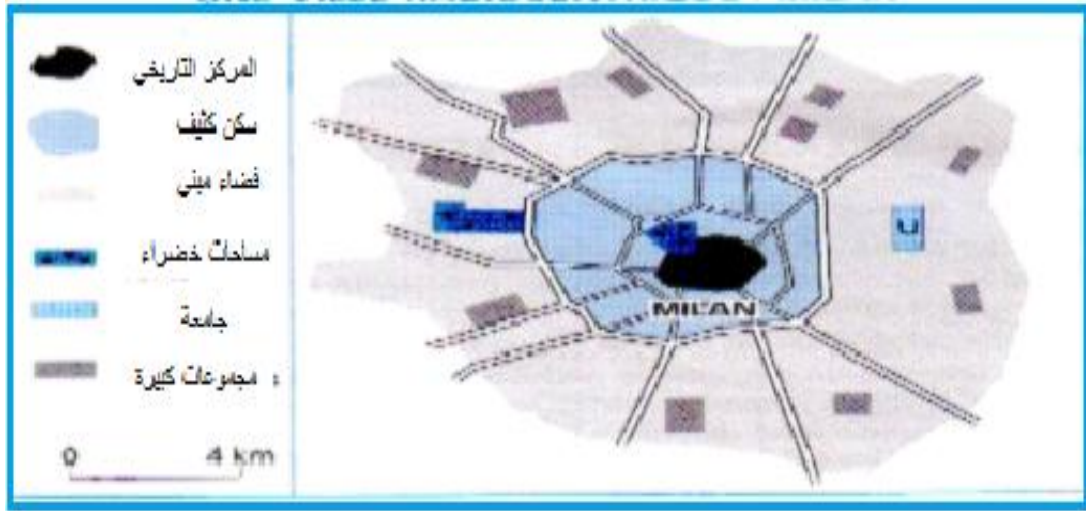
وظيفيا لكنه يبقى ريفيا من خلال مظهره.

7- أشكال التوسع العمراني :

هي عبارة عن خطط تنمو عليها المدن وتمارس فيها نشاطاتها وهي:

1- خطة الزوايا القائمة (الشطرنجية):

تشبه في تقسيمها لوح الشطرنج من مميزاتها تقاطع الشوارع بشكل



عمودي سهولة تقسيم الأرض للاستخدامات وسهولة التوسع بالإضافة إلى

العوائق لهذه الخطة كصعوبة تطبيقها في المناطق الجبلية وحجب

الأركان للرؤية في مفترقات الطرق.

1-2- الخطة الإشعاعية:

هي عبارة عن بؤرة مركزية تنطلق منها الطرق والشوارع نحو الأطراف

على هيئة أشعة وهذه البؤرة تميز المدينة من مميزاتها موصلات

نجمية، تسهل عن طريقها الوصول إلى جميع أنحاء المدينة ومن عيوبها

- معقدة أشكالها الهندسية وصعوبة تطبيقها في المناطق التضاريسية
في.

الشكل رقم (02): يبين الخطة الإشعاعية

المصدر: كبيش عبد الحكيم - جامعة منتوري قسنطينة سنة 2012 ص 33

الخطة الخطية: 1-3-

في أبسط صورها شريحة طويلة من الخطة الشطرنجية ذات شكل خطي

على طول المحور وعلى الرغم من التركيب بساطة هذا
إلا أن الخدمات
والأنشطة تتباعد عن بعضها البعض وظهور أنشطة عشوائية تخدم فئة دو
ن
أخرى

1-4-مخطط شغل الأرض⁽³³⁾:

هو عبارة عن وثيقة عمرانية قانونية و وسيلة لتخطيط المجال الحضاري
و يهدف إلى تحديد القواعد العامة بالتفصيل، و كذا حقوق استخدام الأرض
و البناء و ذلك بمراعات توجيهات المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير كما
أنه يحدد نوع التدخل في الأنسجة العمرانية الموجودة.

1-5-المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير⁽²⁾:

هو وسيلة للتخطيط و التسيير الحضاري و يحدد في التوجيهات الأساسية للتهيئة العمرانية
بلدية أو مجموعة بلديات و يأخذ بعين الاعتبار تصاميم التهيئة و مخططات التنمية و يضبط
الصيغ المرجعية لمخطط شغل الأرض.

8-التدخلات العمرانية:

والمقصود بها هو مجموع العمليات العمرانية التي تتجز على مستوى
مجالى معين (بناية أو عدة بنايات ، حي أو مجموعة أحياء...) و تختلف
هذه التدخلات بحسب أهدافها كإعادة هيكلة مجال عمراني معين بتهيئته أو
تجديد بعض أجزاءه حتى يصبح متماشيا و المتطلبات الحديثة...عمليا أي
تدخل على النسيج العمراني يستند إلى نتائج دراسة تحليلية مسبقة
لاستخراج مختلف الجوانب السلبية و الإيجابية فالعملية تهدف إلى تحسين

³³الجريدة الرسمية - قانون رقم 90 / 29 - المؤرخ ب 1990/12/01.

الإطار المتدخل عليه بمعالجة مظاهر التدهور داخل النسيج العمراني و

التحسين من الإيجابيات ومن بين هذه التدخلات ما يلي:

- الترميم و إعادة الاعتبار -التهيئة وإعادة التثمين- إعادة التهيئة والتحسين
- إعادة الهيكلة و التجديد الحضري. - التكتيف الحضري و إعادة التنظيم الحضري

9_معيقات التوسع الحضري:

تتمثل في ثلاثة أنواع:

1- المعوقات الطبيعية:

تختلف باختلاف الإمكانيات الموجودة في كل مدينة منها الجبال و شدة انحدارها والمعطيات التي تحدد توسع المدن لكن يمكن ملئ بعض الخلجان مثل هولندا لكن هاته العملية مكلفة كذلك الأراضي التضاريسية و شدة ميلانها تمنع التوسع بالإضافة إلى الغابات و واحات النخيل التي تقف عائقاً أمام النمو المدن.

1-2_المعيقات الاصطناعية:

هي متعددة كخطوط الكهرباء ذات التوتر العالي والمتوسط مما يستدعي الارتفاق، كذلك المناطق الأثرية التي يجب صيانتها واستغلالها كمعلم سياحي بالإضافة إلى الأملاك الوقفية والمناطق الصناعية والمناطق قري النفايات والسكك الحديدية والطرق السريعة.

1-3_المعيقات المالية:

يعتبر نقص تمويل المشاريع العمرانية من معوقات التمدد و عرقلة عملية البناء وزيادة الهياكل المبنية اما عدم دفع مستحقات الإنشاء والصفقات الخاصة بالتعمير الذي يؤدي إلى توقف وتيرة البناء و التمدد الحضري

تتمثل في الملكيات الخاصة للأفراد وكذلك نفاذ الاحتياطات العقارية للمدن يؤدي إلى إعاقة التمدد الحضري.

10- أنماط التوسع العمراني³⁴ :

1- التوسع العشوائي: ونميز نوعين منه:

1-1- التوسع التراكمي:

هو أبسط توسع عمراني عرفته المدن حيث يتم ملء المساحات و الفضاءات داخل المدن أو البناء عند مشارفها وأحيانا عند أقرب الأماكن من أسوار المدينة وذلك إذا كانت أسعار أرض البناء في الداخل مرتفعة ، ومن بين المدن التي شهدت هذا النمط من التوسع العمراني مدينة موسكو "تمو تراكمي حقيقي".

1-2- التوسع المتعدد النوى:

هو نقيض التوسع التراكمي وهو في أبسط صورته ظهور مدينة جديدة على مقربة من أخرى قديمة ، لكنه يتخذ صورة مركبة عندما يمتد إلى مدينة وبضعة مراكز مدن حولها ترتبط معها بعلاقات معينة ومن بين المدن التي شهدت هذا النمط من التوسع مدينة تلمسان.

1-3- التوسع المخطط :

تتدخل الدولة في توجيه النسيج العمراني وتنظيمه وتجهيزه بالموافق الضرورية للسكان "رغبة في توفير المسكن المناسب في المكان المناسب".

³⁴عبد الله العطوي، جغرافية المدن ج 3 ، دار النهضة ، العربية 2003 ، ص56.

11- طرق التوسع العمراني: يعتبر التوسع العمراني حتمية في جميع التجمعات السكانية

فهو إما أن يستمر بصفة منتظمة أو موجهة و إما أن يختار الطريق العشوائي نعني بالتوسع

العمراني خلق وحدات سكنية جديدة و من التوسع العمراني:

1- التوسع الداخلي :و ينقسم إلى نوعين و هما :

1-1- إعادة النظر في المساحات الحرة:

وفي هذا الإطار فإننا نرفع من قدرة المدينة القائمة على زيادة سكنات جديدة (التكثيف).

1-2- التدخلات على النسيج القائم:

و تتمثل هذه العملية في عدة أشكال و هي إعادة الهيكلة التجديد ، إعادة التنظيم ،إعادة التأهيل .

2- التوسع الخارجي :و ينقسم أيضا إلى شكلين و هما :

1-2- امتداد النسيج القائم:

وهو عملية تتم على حواف المدن وتتميز هنا باستمرار النسيج العمراني للمدينة.

2-2- المدن الجديدة:

وتتم هذه العملية بإنشاء مدن جديدة على مستوى إقليم المدينة الأم وذلك من خلال توفير جميع

الاحتياجات الضرورية للراحة، السكن، العمل و التنقل.

12- أسباب ودوافع التوسع العمراني⁽³⁵⁾:

تتوسع المدن بشكل دائم و مستمر ويتم هذا الأخير لعدة أسباب ودوافع نذكر أهمها :

1- العوامل السياسية:

الشيء الذي يؤدي إلى تغير اتجاه توسعها ، سواء عن طريق الامتداد ، أو عن طريق القيام

بعملية التكثيف و هذا بإصدار قرارات سياسية في إنجاز مدن بجميع مكوناتها سكن تجهيزات

³⁵ فوزي شوعي ، نسيمه مقالتي ، عيسى كراش، التحولات الحضرية و افاق التوسع في مدينة سطيف، مذكرة تخرج معهد علوم الأرض، قسنطينة، 2008، ص9.

طرق شبكات مختلفة ، وهذا بدوره يساعد على توسيع هذه المدن وخلق أقطاب تنموية ويزداد الطلب على العقار ويتم تكثيف وملء الجيوب الشاغرة في النسيج العمراني مما يؤدي إلى توسع المدن ونموها.

1-2-العوامل الاقتصادية :

إن وجود بعض المنشآت الصناعية، التجارية الإدارية يؤدي إلى توفر مناصب شغل وتمركز مستوى الخدمات في المدينة، هذا كله يؤدي إلى التوسع و النزوح من الأرياف إلى المدينة .

1-3-العوامل الاجتماعية:

إن التحسن الاجتماعي لبعض المدن جعلها كمركز جذب للسكان من بعض التجمعات الأخرى فالنمو الديمغرافي يرتبط ارتباطا وثيقا بتوسع المدن ونموها فبتزايد النمو الديمغرافي يزيد استهلاك المجال بالإضافة إلى عامل الهجرة نحو هذه المدن نظرا لتحسن المستوى المعيشي بها.

13- نشأة المدن الجزائرية⁽³⁶⁾

تتميز المدن الجزائرية بالاختلاف من حيث النشأة و التركيبة العمرانية و هذا راجع لمختلف الحضارات و الأمم التي تعاقبت على البلاد، و التي كانت سببا لنشأة أو اختفاء بعض المدن.

1-1-مدن المرفئية : أنشأت هذه المدن على طول الشريط الساحلي، تتموضع

غالبا في الخليج بحيث تكون محمية من الجهة الغربية برأس بحري فيكون توسعها محصورا بين البحر و سفوح الجبال على شكل نصف دائري أو خطي، و يكون في الغالب باتجاه الجنوب على حساب الأراضي الزراعية كمدينة وهران، الجزائر العاصمة، بجاية، جيجل . .

1-2-المدن التقليدية :

بنيت أغلب هذه المدن بالمناطق الداخلية و ذلك بعد الفتوحات الإسلامية، فكان بعضها على آثار المدن الرومانية (ميلة، تبسة) و تتميز هذه المدن بوجود حي قديم و الذي يكون وفق مخطط عشوائي و حي جديد ذو مخطط شطرنجي أنشأ خلال الفترة الاستعمارية، تغلب عليه الوظيفة الاقتصادية، يكون التوسع في هذه المدن على حساب أراضي الفلاحة و البساتين و كمثال لهذه المدن : مدينة تلمسان والبليدة، المدينة، معسكر.

1-3- المدن الاستعمارية :

أنشأت هذه المدن بالمناطق الداخلية في الفترة الاستعمارية و هذا لأغراض عسكرية و اقتصادية تمتاز بمخططات شطرنجية متماثلة أحادية المركز، و الذي يمثل الحي الأوروبي، أما الأحياء العربية فتكون بالضواحي بطريقة عشوائية، كانت عملية التوسع الأخيرة في هذه المدن عن طريق إنجاز المناطق الصناعية، التجهيزات، ZHUN . . . ، وفق مخطط حلقي على حساب الأراضي الزراعية ، و كمثال لهذه المدن : مدينة سطيف، سيدي بلعباس، سوق اهراس قالمة، الشلف القديمة.

1-4- المدن الصحراوية :

تختلف المدن الصحراوية عن باقي المدن و هذا راجع إلى العوامل المناخية التي تسود المناطق الصحراوية ، أنشأت هذه المدن على المحاور الكبرى للقوافل يعتبر القصر النواة الأولى للمدينة الصحراوية التي توسعت فيما بعد حوله حيث أقيمت بعض المرافق خلال الفترة الاستعمارية، و كمثال عن هذه المدن : مدينة بشار الأغواط، غرداية، أدرار، تقرت، بسكرة.

14- إيجابيات و سلبيات التوسع⁽³⁷⁾:

تختلف إيجابيات و سلبيات التوسع حسب خصوصيات كل مدينة ، من حيث الموقع والمناخ و التركيبية الجيوتقنية لطبقات الأرض سواء كان هذا التوسع أفقيا أو عموديا :
فالتوسع الأفقي له إيجابيات تتمثل في:

³⁷دغيمة نبيل و زملائه.مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دول في تسيير التقنيات الحضرية، تأثير المنطقة الصناعية على التوسع العمراني و بعدها الإيكولوجي ، مدينة سطيف،جامعة المسيلة 2002،ص 27.

- سهولة إقامة المنشآت على الأراضي الضعيفة المقاومة.
- انخفاض تكلفة الإنجاز و بساطة التقنيات المستعملة.
- لمدن التي يكون توسعها أفقي تمتاز بحركة مرور متوسطة.

أما سلبياته فتتمثل في:

- الاستهلاك المفرط للمجال.
- كلما زاد الاستهلاك أكثر للمجال كلما ابتعدنا عن مركز المدينة.
- ارتفاع التكاليف الخاصة بمد مختلف الشبكات.

صورة-01-تمثل التوسع الأفقي لل عمران



من إعداد الطلبة 2019

في حين للتوسع العمودي إيجابيات تتمثل في :

- الاستهلاك العقلاني للأراضي مما يساعد على الحفاظ عليها.
- سهولة التنقل داخل المدينة و قرب مختلف الأحياء من المركز.
- انخفاض التكاليف الخاصة بمد مختلف الشبكات.

أما سلبيات هذا التوسع فتكمن في :

- ارتفاع كثافة حركة المرور في المدينة.
- صعوبة إقامة المنشآت على الأراضي الضعيفة المقاومة.

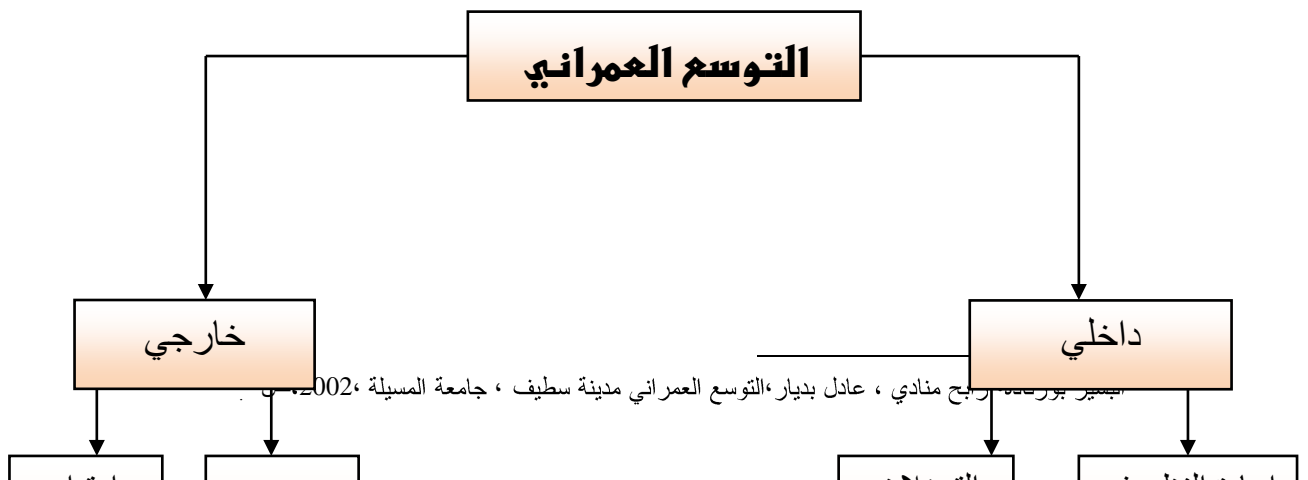
- ارتفاع تكلفة إنجاز المنشآت.

صورة -02- تمثل التوسع العمودي للعمران



من إعداد الطلبة 2019

الشكل رقم: (03) الهيكل التنظيمي العام للتوسع العمراني⁽³⁸⁾



15-العلاقة بين النقل الحضري و التوسع العمراني للمدينة :

الكلام عن النقل الحضري يستوجب وجود مدينة لها حدود واضحة خلافا للكلام عن النقل ما بين المدن و ما بين المدينة و المدن المجاورة.و النقل الحضري عبارة عن خدمة اجتماعية قبل أن يكون تجارة.

- النقل و المدينة عاملان لا يمكن الفصل بينهما لأن السكن أو العيش يقتضي أن ينتقل الإنسان يوميا و يكون ذا حركة دائما و يمكن التأكيد في هذا على أن تطور وسائل النقل و الهياكلالقاعدية ساهمت و لو بشكل كبير في التوسع العمراني الذي تعرفه كل دول العالم بل خلقت في نفس الوقت مشاكل متعلقة بعملية توزيع المجال بين فضاء المدينة “ السكنية. الصناعية. التجارية“ هذه العلاقة موجودة بين أنواع المدن و النقل الحضري قد ينتج عنها إشكالية معقدة و قد تتسبب هذه الأخيرة في فوضى عارمة في وسط المدينة و يصعب حلها.
- و يمكن اعتبار المدينة و التنقلات اليومية مسألتين ينتج بعضها البعض و تخضعان لتأثير متبادل فإذا كان التنقل يؤثر في استعمال المجال و تنظيمه و توجيهه فإن التوسع العمراني للمدينة يحتم اللجوء المكثف لوسائل التنقل سواء الجماعية أو الفردية عامة أو خاصة.

خلاصة الفصل:

- من خلال هذا الفصليتين لنا ان الدارس لهذا التاريخ يلاحظ أن التوسعات العمرانية قد تميزت بتنظيم محكم قائم على أساس هندسي تتحكم فيه عناصر متعددة يهيمن عليها البعدين

العسكري والديني وهذا ما أدى الى ظهور عدة خطط لتوسعات منها الداخلي الذي يعتمد

على التكثيف في الجيوب الفارغة أو زيادة عدة الطوابق.

• وهناك التوسع الخارجي مثل الضواحي والمدن الجديدة مع ظهور العديد من الخطط المتبعة

حسب طبيعة المناطق وحاجيات السكان ومع تداخل الحضارات المتتالية ورغم

التجارب تحولت المدينة من المدينة الصغيرة الى المدينة الكبيرة فكثرة المشاكل معها

وتوسعت المدن ولكل مدينة مشاكلها وطرق خاصة لحلها.

الفصل الثاني

تمهيد

1. تقديم مدينة المسيلة
2. الدراسة الطبيعية
3. الدراسة الإقتصادية والعمرانية
- 4- مناطق التوسع العمراني بمدينة المسيلة

خلاصة الفصل

تمهيد

ان التجمعات السكانية وتواجدها في منطقة واحدة او متفرقة مشكلة بذلك ما يعرف بالمدينة لكن كل هذا لا يمكنها من تأدية وظائفها في غياب حركة السكان فبالرغم مما تتوفر عليه هذه المدن من مزايا فهي توفر مختلف المرافق والخدمات للحياة الحضرية وذلك من أجل تحقيق النمو

الحضري لاسيما تلك المتعلقة بتنقلات السكان فعامل النقل بجميع أنواعه له

وظيفة أساسية تتمثل في تحقيق تكامل للنشاط البشري من خلال الربط بين مختلف إحياء المدينة وتوسعاتها ومن خلال هذا المفهوم سنتطرق إلى إحدى المدن لدراسة والتحليل أكثر وهي مدينة المسيلة.

1 تقديم المدينة:

من أجل الوصول إلى تقديم شامل يخص مدينة المسيلة و إبراز أهم الخصوصيات أردنا أن ندرسها من حيث الدراسة الطبيعية و العمرانية.

1-1- الموقع الجغرافي:

تقع بلدية المسيلة في الجهة الشمالية الغربية لحوض شط الحضنة، حيث يحدها من الناحية الشمالية سلسلة جبال الحضنة، ومن الناحية الجنوبية شط الحضنة و هي نقطة تقاطع لكل من الطريق الوطني رقم 40، والطريق الوطني 45 ويعتبر المجرى المائي (واد القصب) من أهم الأسباب التي جعلت مدينة المسيلة ————— بيلة تنشأ وتتطور عبر مراحل مختلفة من الزمن و تقدر مساحة مجال منطقة الدراسة بـ 233 كلم² يشغله حوالي 151835 نسمة حسب تعداد 2008 أي بمعدل 652 نسمة/كلم

1-2- الموقع الإداري:

تقع بلدية المسيلة في أقصى الحدود الشمالية لولاية المسيلة، حيث يحدها: من الشمال: ولاية البرج (بلدية العش). ومن الشرق: بلدية المطارفة + السوامع ومن الجنوب: بلدية أولاد ماضي. ومن الغرب: بلدية أولاد منصور.⁽¹⁾

2 - الدراسة العمرانية:

2 - 1محة تاريخية عن نشأة مدينة المسيلة: قمنا بتسليط الضوء على هذا

الجانب وذلك لضبط ديناميكية التطور المجالي ووتيرة النمو لكل مرحلة

من إلى تحديد عالمها وتشخيص سلبياتها وإيجابيا
التغيرات الحاصلة 1. تهاومعرفة مختلف

1-المرحلة (ما قبل 1830م) : وتتقسم هذه المرحلة إلى فترتين³⁹

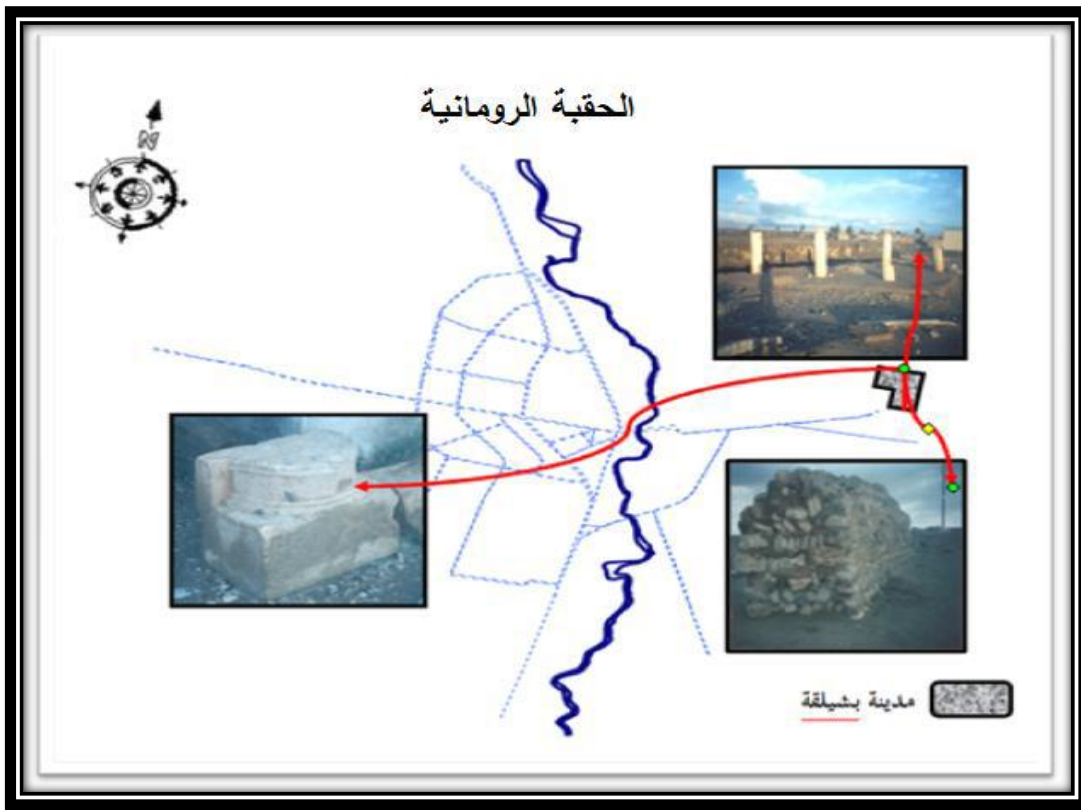
مخطط رقم (1):الحقبة الرومانية 106 قبل الميلاد



39 مكيدش مفتاح وزملاءه: إشكالية توازن المجال الحضري، مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة في تسيير المدن، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة محمد

بوضياف بالمسيلة،

دفعة جوان 2005، ص 19.



المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير+معالجة الطلبة

2019

الفترة الرومانية : استوطن الرومان منطقة المسيلة نتيجة لخصوبتها

ووفرة إنتاجها من الحبوب وكانت تدعى آنذاك " زابي جستيانيا " غير أن

هذه المدينة اندثرت في الوقت الحاضر ولم تبقى لها معالم واضحة حالياً

وتسمى المنطقة في وقتنا الحالي " بشيكة " وتقع على بعد 3 كلم شرق

المدينة.

● **الفترة العربية الإسلامية:** تتمثل هذه الفترة في مجيء الفاطميين من

سنة 928م إلى غاية 1556م وهي سنة دخول الأتراك إلى المدينة

واقصر دخول الأتراك والفاطميين على الضفة الشرقية للوادي والتي

تعتبر النواة الأولى للمدينة والمتمثلة في حي الكراغلة والشتاوة غير أن

معظم أجزاء نواة المدينة قد هدمت بقرار وزاري على إثر الزلزال الذي

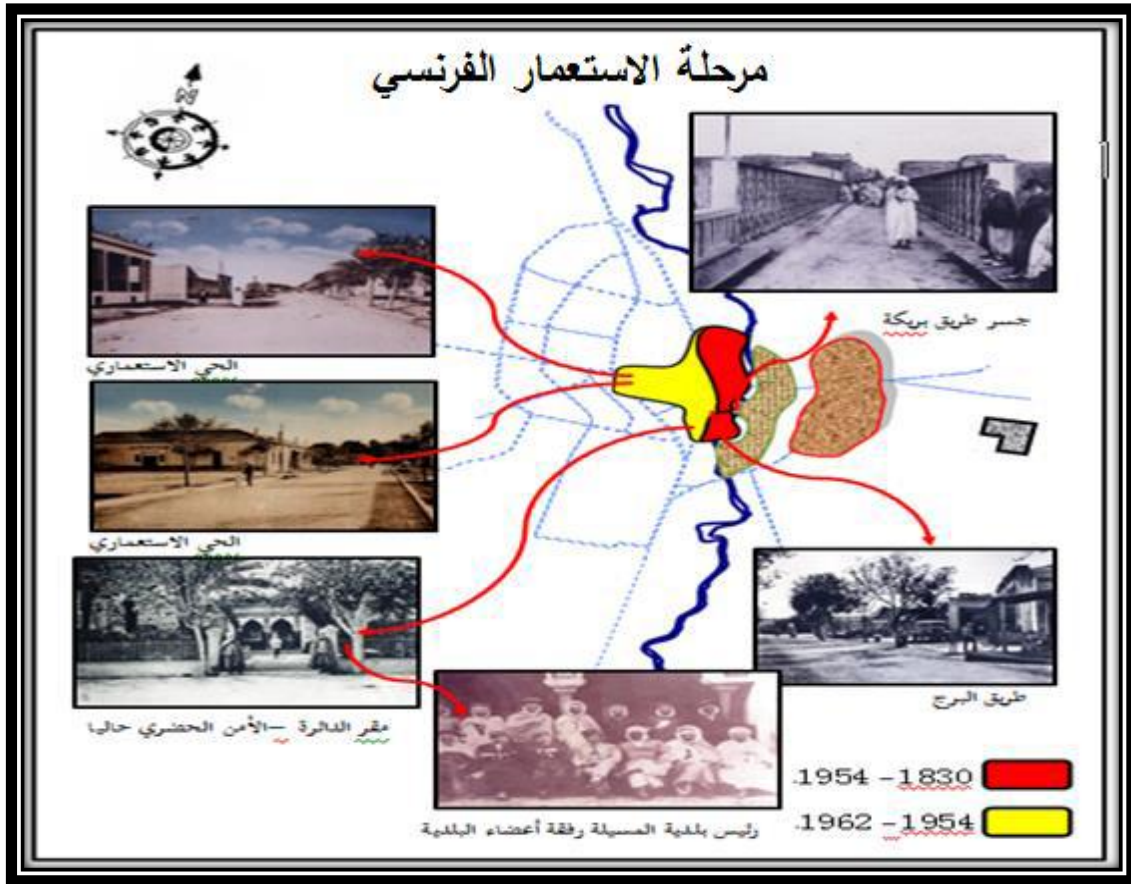
مخطط رقم (2): فترة الأتراك 1500 م



2019

2- المرحلة الثانية (1830م-1962م): وتنقسم إلى فترتين:

- مخطط رقم (3): مرحلة الاستعمار 1841م - 1962م
 - الفترة الأولى (1830م-1954م): تتميز هذه الفترة بدخول الاستعمار الفرنسي وقيامه ببناء أول تكتة عسكرية بالمدينة على الضفة الغربية من الواد سنة 1855م، وتحولت المدينة إلى مركز إداري، وفي هذه الفترة شهدت المدينة توسعاً عمرانياً امتد نحو الجهة الغربية من الواد وكان ميلاد حي العرقوب والكوش والجعافرة شرقاً والملاحظ في هذه الفترة أيضاً هو هجرة السكان من الأرياف خاصة بعد الحرب العالمية الأولى وكان من آثار هذه الهجرة انتشار بعض التجمعات السكنية لاسيما بالناحية الشرقية. وقد قام المستعمر بإنشاء عدة مشاريع تتمثل في
- مخطط رقم (3): مرحلة الاستعمار 1841م - 1962م
- نة 1950م .



المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير + معالجة

الطالبة 2019

• **الفترة الثانية (1954م-1962م):** في هذه الفترة توسع ة المدينة

نحو الجهة الغربية على الخصوص ، وتمثل هذا التوسع في البنايات

الحالية بوسط المدينة ذات النمط الأوربي تشمل هذه البنايات في

معظمها تجهيزات تعليمية وإدارية وتجمعات سكنية جُلها للمعمرين

آنذاك ، إضافة إلى محطة البنزين الواقعة في الجزء الجنوبي من

المدينة.

3-المرحلة الثالثة بعد 1962 م : وتنقسم بدورها إلى ثلاث فترات

هي :

• **الفترة الأولى (1962م-1974م):** في هذه الفترة عرفت المدينة

هجرة ريفية كبيرة نحوها فور خروج الاستعمار ، نتج عنها انتشار

ظاهرة البناء الفوضوي على محيط المدينة مما دفع بالسلطات

المحلية إلى تخصيص مناطق سكنية في إطار البناء الذاتي المخطط وتميزت هذه الفترة بظهور حي وعواصم المدني، كما تم إنجاز حي 500 مسكن و 300 مسكن ، وهذا قصد إسكان العائلات المنكوبة نتيجة زلزال 1965م هذا كله من الناحية الغربية لمركز المدينة وتميزت أيضاً هذه الفترة بميلاد حي لاروكاد بالناحية الشرقية للمدينة على طول الطريق الوطني رقم (40).

• **الفترة الثانية (1974م-1987م):** شهدت هذه الفترة توسعاً

كبيراً وتغيير الهيكل والنسيج العمراني للمدينة، ليصبح التنظيم

والتخطيط هو الذي يحكم التوسعات التي تعرفها المدينة، ولعل

أهم حدث يميز هذه المرحلة هو الترقية الإدارية إلى مركز ولاية

وذلك إثر التقسيم الإداري لسنة 1974م لتستفيد المدينة من عدة

هياكل ومشاريع إدارية وخدماتية وكذا برامج سكنية وتجهيزات

عامة أقرها المخطط الخماسي الثاني وابتداء من 1975م قام

المسؤولون بالأخذ على عاتقهم مشكل التعمير وقد استفادت

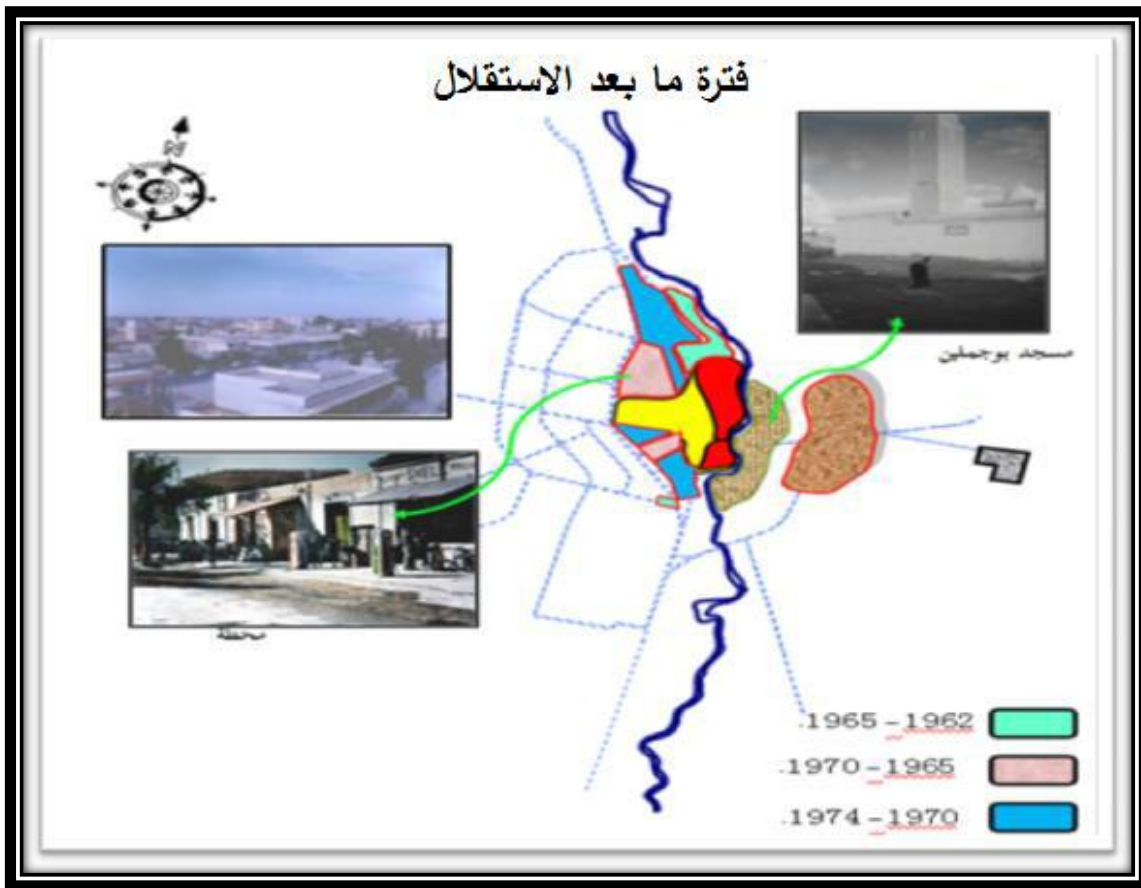
المدينة من أول دراسة ميدانية ومخطط عمراني وهو المخطط

العمراني الموجه (P.U.D) سنة 1977م والذي كان من بين

نتائجه إقامة المنطقة السكنية الحضرية الجديدة الأولى إلى

جانب المنطقة الصناعية سنة 1975م .

مخطط رقم (4): فترة ما بعد الإستقلال



المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير+معالجة الطلبة

2019

• الفترة الثالثة (ما بعد 1987م): في هذه الفترة أستبدل المخطط

العمراني الموجه سنة 1990م بوسيلة جديدة مماثلة تعرف بالمخطط

التوجيهي للتهيئة والتعمير (P.D.A.U) وكذا ظهور مخطط شغل

الأرض (P.O.S)، وأهم ما طبع هذه المرحلة هو استمرار التوسع

العمراني لمجال المدينة بالناحية الغربية كما شهدت ميلاد العديد

من الأحياء الجماعية مثل حي 1000 مسكن وحي 500 مسكن

وكذلك بعض التجزئات الترابية والمتمثلة في حي 700 مسكن،

924 مسكن 346 مسكن 608 مسكن إلى جانب مشاريع والمرافق

ذات أهمية كبرى كجامعة محمد بوضياف وخط السكة الحديدية.

3- الدراسة الطبيعية :

إن دراسة الخصائص الطبيعية لمدينة ما يساعد في تحديد أهمية مجالها

من خلال إبراز إمكاناتها ومميزاتها والتعرف على أهم العراقيل بها

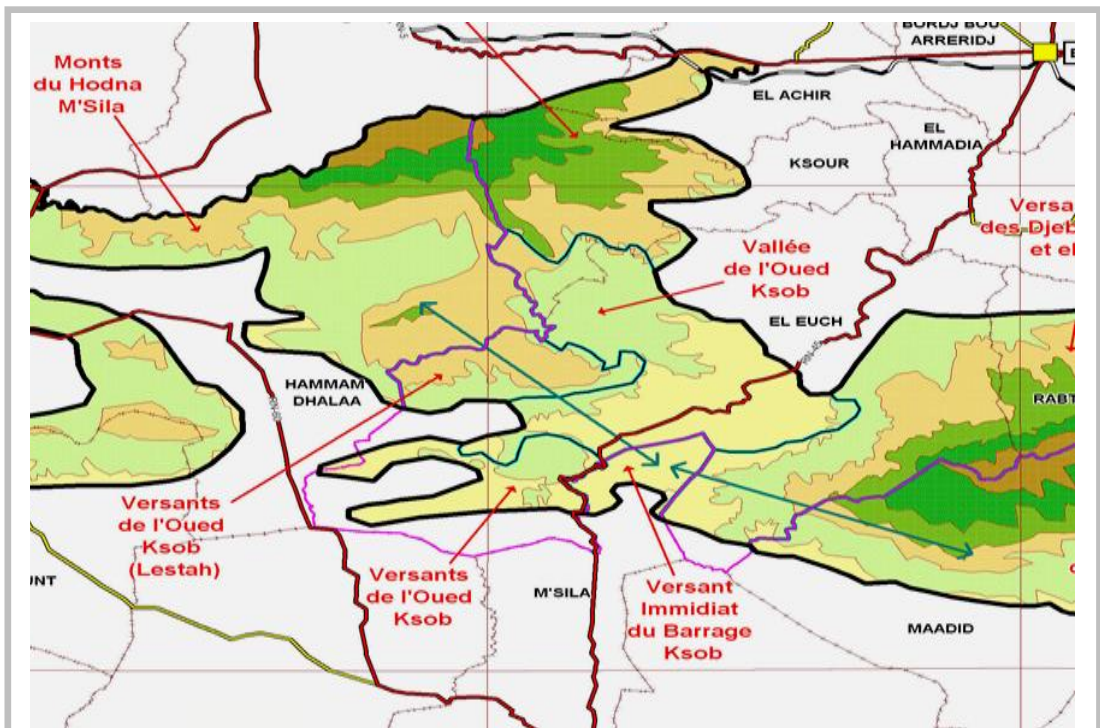
حيث تعتبر هذه الدراسة العنصر الأساسي في معرفة مراحل التطور

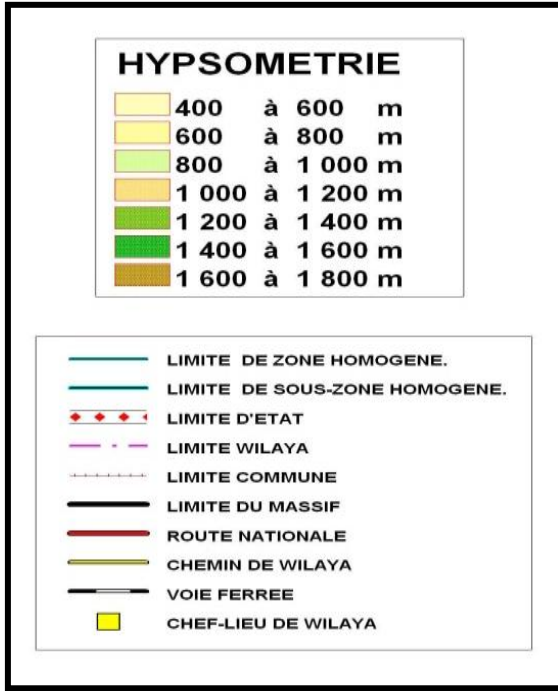
السكاني والعمراني .

3-1 -المظهر الجغرافي:

من أهم المظاهر المورفولوجية التي يفتي إليها المجال المدروس نجد حوض شط الحضنة هذا الأخير يتميز بكونه محصور بين سلسلة جبال الحضنة في الشمال وسلسلة جبال أولادنايل في الجنوب ولذلك فإن بنية سطح الأرض لبلدية المس طية تأثر بشكل ملحوظ بمميزات الموقع الذي تنتمي إليها حيث نلاحظ الجزء الشمالي للمجال البلدي هو عبارة عن أقدام جبال لسلسلة جبال الحضنة وفي الجنوب منخفضات هي عبارة عن سهول شط الحضنة وهي مساعدة بدورها في عملية التوسع العمراني وكذا عملية النقل.

خريطة رقم 03:الإنحدارات المتواجدة بولاية المسيلة





السلم: 1/100000

المصدر:

Etude relative a la Caractérisation MASSIF

DU HODNA. Phase II. Juin 2008

3-2-الارتفاعات: يمكن تقسيم المجال المدروس إلى ثلاثة مستويات من

الارتفاعات.

-المستوى الأول: وهو يمثل المناطق الجبلية الموجودة في الشمال ذات

الارتفاعات بين 650 م إلى 800 م.

-المستوى الثاني : وهو يمثل منطقة الهضاب الموجودة في المنطقة

الوسطى من المجال المدروس وهي محصورة على ارتفاع ما بين (500

م إلى 650 م).

-المستوى الثالث: وهو يمثل المناطق السهلية وهي تتميز كونها أراض

منخفضة وذات انحدار ضعيف جدا وهي محصورة بين الارتفاع من

(400 م-500 م) وهذه المناطق تقع في الجهة الجنوبية.

-3-3- الانحدارات: بصفة عامة فإن الانحدار يأخذ اتجاه شمال جنوب

أي كلما اتجهنا نحو الشمال زاد الارتفاع والعكس صحيح.

3 -4- المعطيات المناخية:

تعتبر مدينة المسيلة منطقة انتقالية بين نطاقين حيويين ،الشبه رطب في

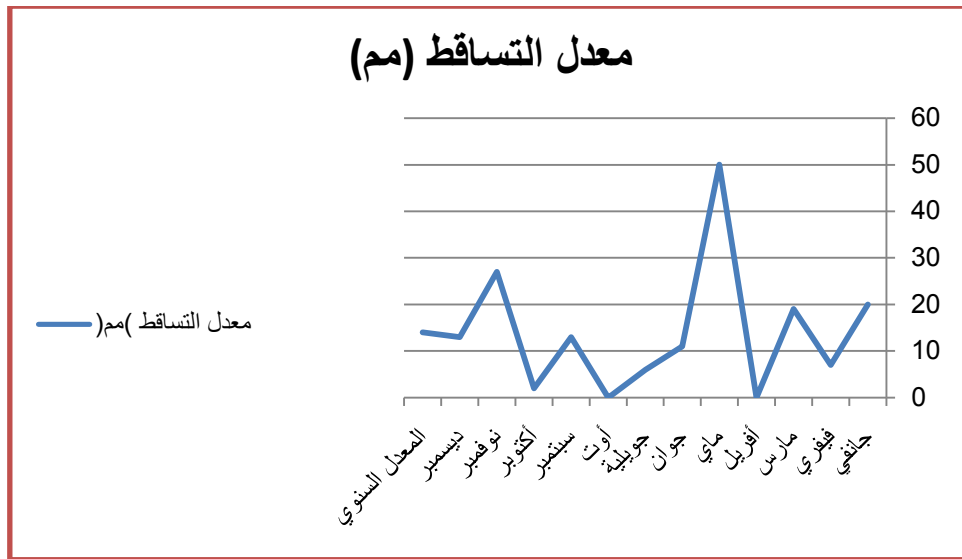
الشمال والشبه الجاف في الجنوب ويرجع ذلك إلى موقعها الجغرافي حيث

نسجل المعطيات التالية:

جدول رقم (1): مناخ مدينة المسيلة لسنة 2014

الشهر	درجة الحرارة (°C)	معدل التساقط (مم)	نسبة الرطوبة (%)	سرعة الرياح (م/ث)
جانفي	9.6	20	77	4
فيفري	11.5	7	64	4.4
مارس	12.8	19	61	5
أفريل	19.7	0	44	4.5
ماي	23.2	50	43	5
جوان	27.6	11	41	4.8
جويلية	31.8	6	28	4.2
أوت	32.5	0	31	3.6
سبتمبر	28.1	13	43	3.4
أكتوبر	22.1	2	45	3.4
نوفمبر	15.4	27	64	3.9
ديسمبر	9.1	13	76	4.5
المعدل السنوي	20.3	14	51.4	4.2

رسم بياني رقم (1): معدل تساقط الأمطار بمدينة المسيلة سنة 2014



المصدر: مصلحة الأرصاد الجوية+تعديل الطلبة الطلبة 2019

إن حجم التساقط الشهري يتغير كثيرا من سنة إلى أخرى وقد يكون في

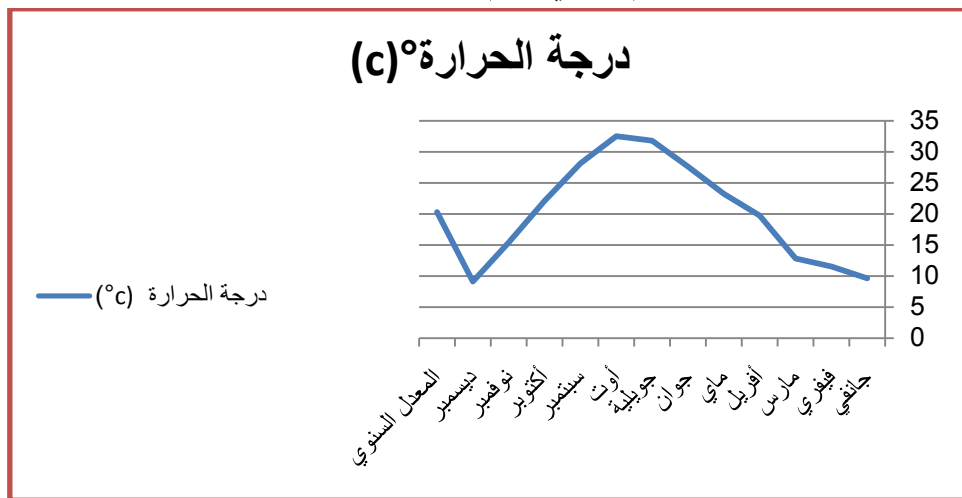
وقت قصير وبشكل غزير . حيث سجلت أكبر كمية تساقط في شهر

ماي 50 ملم وأقل نسبة سجلت في شهر أوت 0 ملم . بينما معدل التساقط

السنوي لا يتجاوز 14 ملم.

3-4-2-درجة الحرارة :

رسم بياني رقم (2): درجة الحرارة بمدينة المسيلة



المصدر: مصلحة الأرصاد الجوية+تعديل الطلبة 2019

حسب المعطيات المناخية لدراسة الإحصاء السنوي لمدينة المسيلة فإن أعلى درجة

حرارة سجلت في شهر أوت 32.5° وأدنى درجة حرارة سجلت في شهر ديسمبر 9.1°

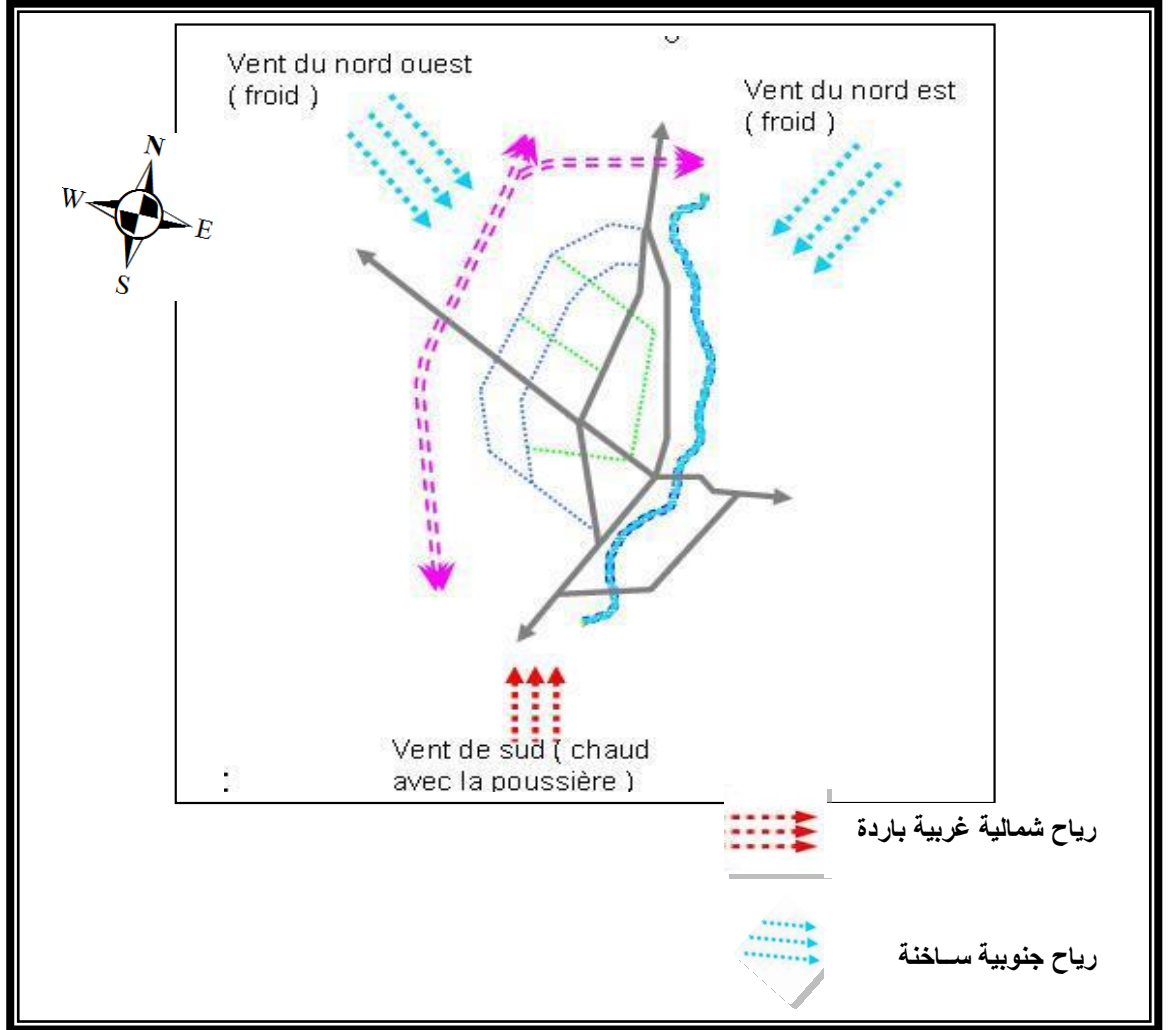
3-4-3-الرياح :

تعد الرياح عاملا مهما في وجود أماكن انتظار محمية يجب أن تأخذ بعين الاعتبار حيث

يكون اتجاه الرياح غالبا هو الشمال الغربي والشمال الشرقي أما في فصل الصيف نجد

الرياح الغالبة ذات الاتجاه الجنوبي

مخطط رقم (5):اتجاه الرياح بمدينة المسيلة



3-4-5-الشبكة الهيدروغرافية :

من أهم المجاري المائية التي تشق مجال المدينة نجد واد القصب الذي

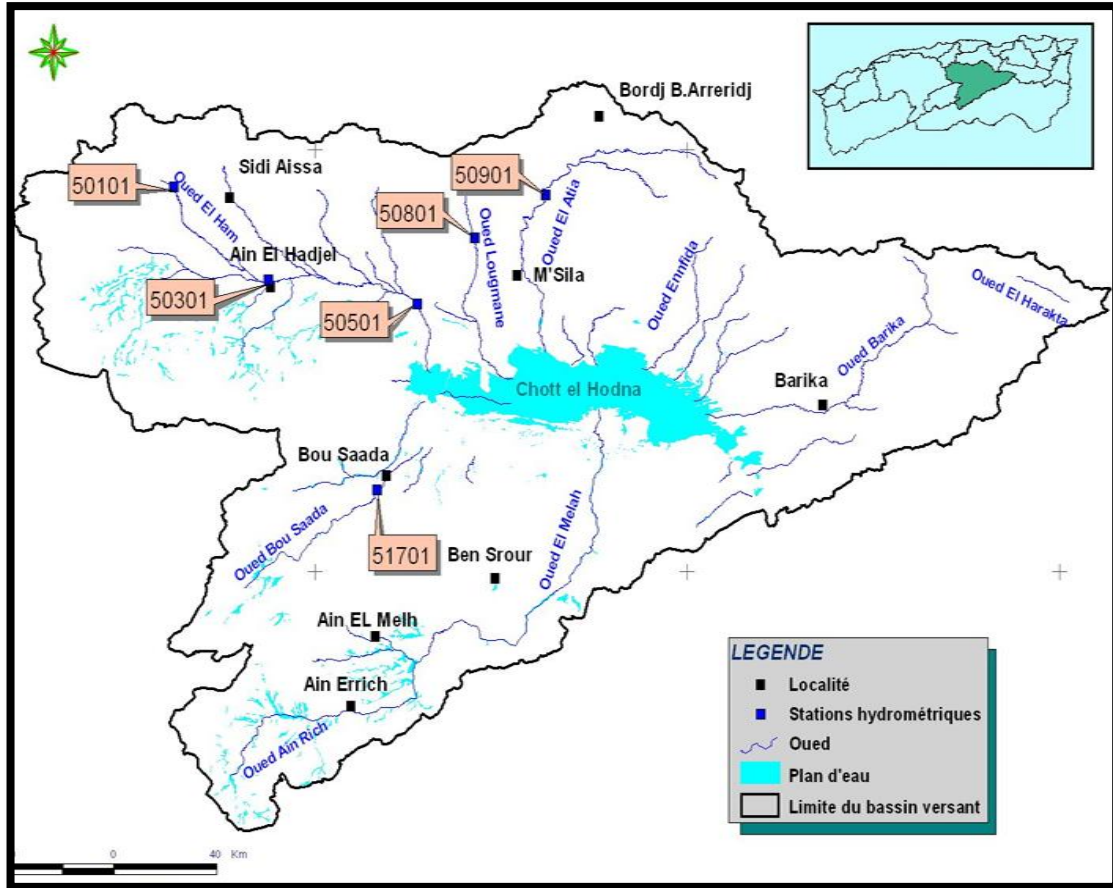
يتميز بحوض تجميع كبير جدا يمتد في كل من ولايتي برج بوعريريج

وسطيف علما أن نسبة كبيرة من المياه التي يجمعها هذا الحوض تصب في

المتواجدة جنوب بلدية المسيلة وكذلك

- واد موطحة الذي يثق الجهة الغربية لإش بلي و يحمل مياه الجهة الشمالية الغربية ويصب في واد القصب في جنوب المدينة.
- واد الكرمة الذي يصب كذلك في الجهة اليمنى لواد القصب

خريطة رقم (04): الشبكة الهيدروغرافية لمدينة المسيلة



المصدر:

Etude relative a la Caractérisation MASSIF DU HODNA. Phase II. Juin 2008

4- الدراسة الاقتصادية:

فيما يخص مدينة المسيلة فان النشاط السائد فيها هي الأنشطة التجارية و الخدماتية و الصناعية، وهما المصدر الأول لاقتصاد المدينة بنسبة تفوق % 60.86 من الأنشطة الموجودة.

4-1-1- النشاطات:

4-1-1- الصناعية:

تعتبر معظم الوحدات الإنتاجية موجودة بالمنطقة الصناعية ومنطقة

النشاطات جنوب المدينة محاذية لطريق بوسعادة ، هذه المنطقة تلعب دورا هام

في تقليص حدة البطالة في المدينة يمثل قطاع الصناعة مع الأشغال العمومية

والبناء نسبة % 43.3 من مجموع مناصب الشغل.

4-1-2- الخدمات:

يستحوذ قطاع الخدمات على النسبة الأكبر من مناصب الشغل حيث تقارب

من مجموع المشتغلين يتوسع هذا القطاع بتوسع المرافق المختلفة

5- الدراسة السكانية :

الدراسة السكانية للمدينة مهمة للغاية ، حيث أنها تعد أحد الأسس التي تقوم

عليها عمليات التخطيط المستقبلية، كما تساهم في فهم وتوضيح جميع

العلاقات المكانية ومختلف الروابط والخصائص السكانية والتاريخية

والوظيفية في الحياة البشرية إذ على ضوءها ترسم معالم السياسات التي

ستنتهج في الوقت الحالي والمستقبلي.

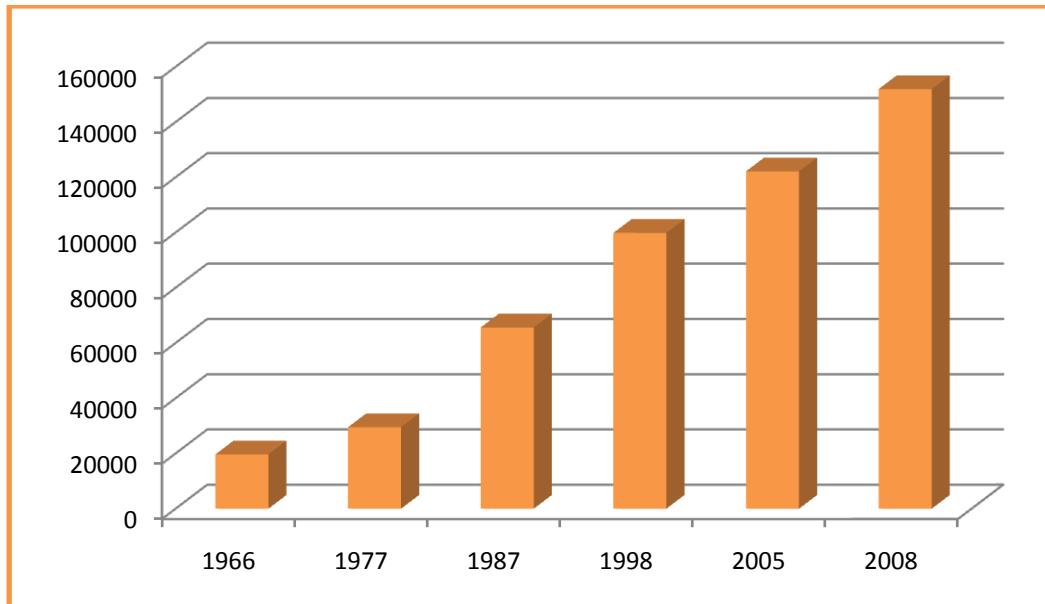
5-1 التطور السكاني : إن دراسة التطور السكاني لمدينة المسيلة يساعدنا

في تحديد وتيرة النمو. وذلك لمعرفة مدى استقطاب المدينة للسكان أو

نفورهم من خلال تتبعنا للزيادة السكانية و أيضا معرفة مدى قابلية أيجاد

علاقة بين التوسع العمراني والنقل .

رسم بياني (03) : التطور السكاني لمدينة المسيلة من سنة 1966م إلى



لمصدر: الديوان الوطني للإحصاء المسيلة 2008+ معالجة الطلبة 2019

المدينة شهدت نمو سكاني كبير صاعته عدة متغيرات، منها ارتفاع معدلات الزيادة الطبيعية وكنتيجة حتمية انخفاض معدلات الوفيات و ارتفاع معدلات المواليد، هذا إلى جانب الحشود البشرية التي إستقبلتها المدينة تحت غطاء ما يعرف بالهجرة حيث تطور عدد سكانها من 19657 نسمة سنة 1966 م إلى 152155 في 2008 م، حيث تضاعف عدد سكانها ستة مرات و هذا دليل واضح على أن سكان مدينة المسيلة في تزايد مستمر مستقبلا مما قد يؤدي الى خلق توسعات كبيرة في المدينة و كذا محاولة الربط بين التوسعات والنقل عموما .

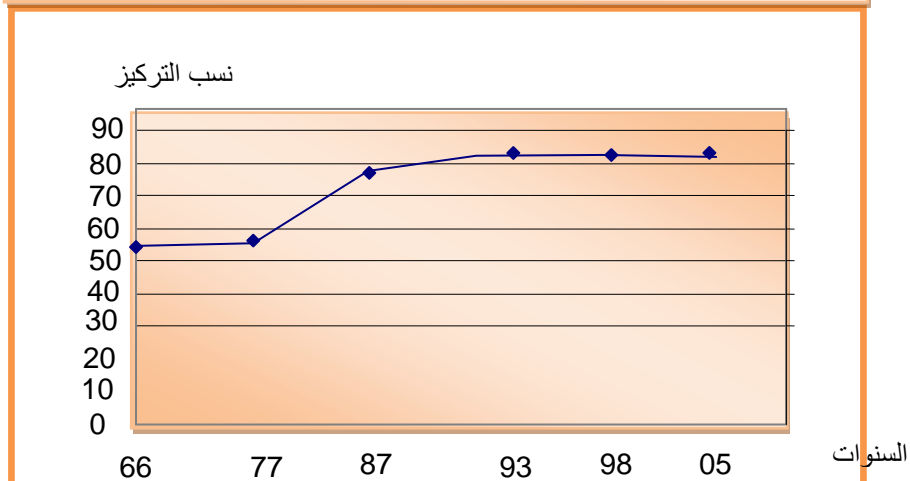
2-5 التركيز الحضري : التركيز الحضري يقصد به النسبة التي يمثلها سكان الحضر (المدينة) من إجمالي سكان البلدية وذلك كما يلي :

$$\text{معدل التركيز الحضري} = \frac{\text{سكان المدينة}}{\text{سكان البلدية}} \times 100$$

التركيز إن

الحضري مؤشر ممتاز لمعرفة مدى جاذبية المدينة بالنسبة للبلدية، ومعدل التركيز الحضري على مستوى بلدية المسيلة كان مؤشراً هاماً لتحديد درجة الجذب التي تشهدها التجمعات الحضرية، بسبب التزايد المستمر في عدد سكانها، وهو معدل يدل على التطور الذي سوف تشهده المدينة

رسم بياني (04): منحنى تطور معدل التركيز الحضري لمدينة



المصدر: الديوان الوطني للإحصاء المسيلة 2008 + معالجة الطلبة 2019

من خلال المنحنى البياني نلاحظ أن معدل التركيز الحضري لمدينة المسيلة شهد نمواً متسارعاً وذلك عبر فترات زمنية متعاقبة ، مما يجعل مدينة المسيلة قابلة لاحتضان مشروع الترامواي و مشاريع اخرى كبيرة .

3-5 الكثافة السكانية :

تعتبر دراسة الكثافة السكانية أحد المقاييس التي يعتمد عليها في توزيع السكان على مساحة المدينة و هي مقياس رئيسي في تحديد ما إذا كانت مدينة المسيلة قابلة لإنشاء مشروع الترامواي أم لا إذ تتركز أكبر كثافة للسكان بمركز المدينة والأحياء التاريخية القديمة ، كما نسجل كثافة سكانية عادية عبر الأحياء الأخرى .

الجدول رقم (02) : الكثافة السكانية

رقم القطاع	عدد السكان/ نسمة	المساحة / الهكتار	الكثافة /السكانية ن/هـ
01	333291	317.3	81
02	33731	240	109
03	34749	172	157
04	16425	168	76
05	14829	323.25	36
06	18917	292.05	50
07	/	280	/

المصدر: الديوان الوطني للإحصاء المسيلة 2008 + معالجة الطلبة 2019

6- القطاعات في المدينة :

1-**القطاع الأول:** يمثل المدينة القديمة و حقول وبساتين، وهو أقدم قطاع من حيث النشأة،

يتميز بنسيج منقطع وغير منسجم ولا يخضع لأي مقاييس عمرانية.

2-**القطاع الثاني:** يمثل وسط المدينة ويقع إلى الغرب من القطاع العمراني الأول ويجاوره

ليفصل بينهما الطريق الوطني رقم (45) كانت نشأة وميلاد أحياءه بعد الاستقلال.

3-**القطاع الثالث:** وهو القطاع الذي يمثل المنطقة السكنية الحضرية الجديدة الأولى ويقع إلى

الغرب من القطاع الثاني تعود نشأته كقطاع وكمشروع لمنطقة سكنية حضرية إلى بداية

1977م، والأشغال مازالت جارية إلى وقتنا الحالي.

4-**القطاع الرابع:** وهو القطاع الذي يمثل الامتداد الطبيعي والمجالي للمنطقة السكنية

الحضرية الجديدة الأولى ويقع إلى الغرب من القطاع الثالث

5-**القطاع الخامس:** يمثل نصف الدائرة الأخير من مخطط المدينة، ويشكل الناحية

الغربية، وهو أحدث قطاع والأشغال مازالت جارية إلى وقتنا الحالي.

6-**القطاع السادس:** يتكون من حي إشبيليا القديمة الواقع في الجنوب، والقطاع يقع

بأقصى الجهة الغربية من المدينة

7-**القطاع السابع:** ويقع جنوب المدينة ويضم المنطقة الصناعية ومنطقة النشاطات وهي

تعد كأحد العوائق في وجه التوسع العمراني ويمكن تمثيلها كما يلي.

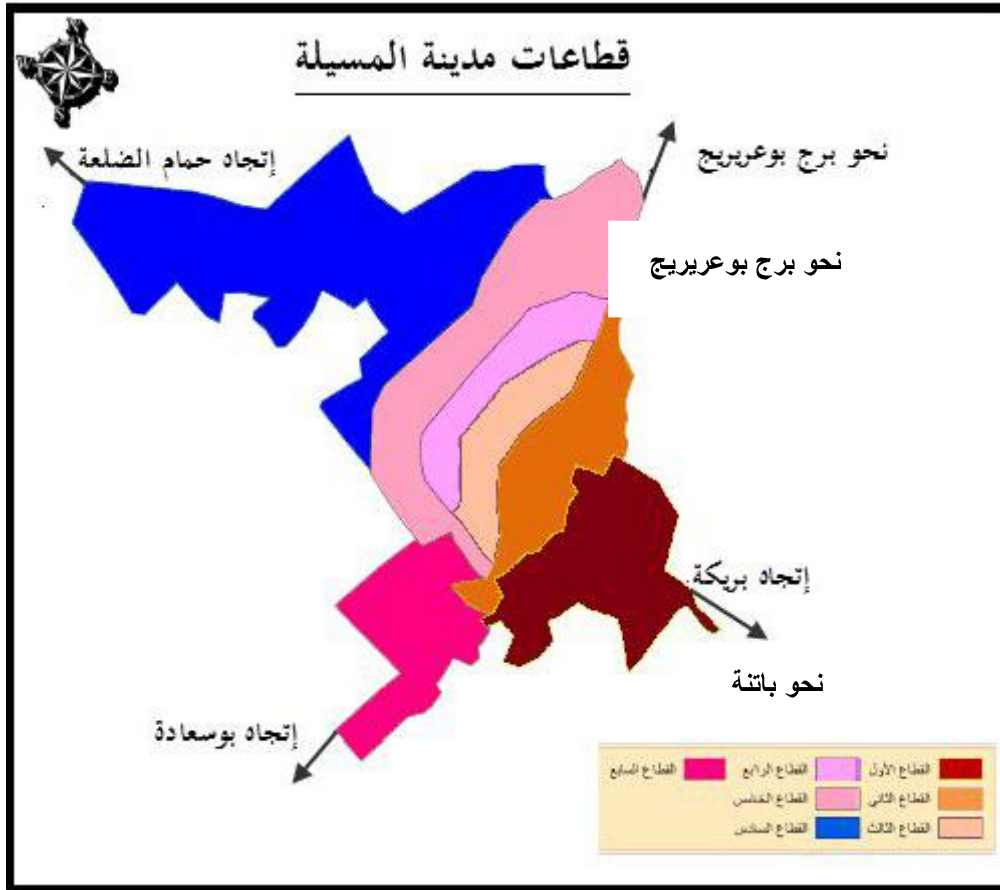
القطاع	المساحة الكلية	المساحة السكنية	مساحة التجهيزات	مساحة الطرق	مساحة الحرة	السكان (نسمة)
01	317.3	100.6	32	31	153.7	25834
02	240	72	108	60	.....	26176
03	172	103.2	42	26.8	.....	26966
04	168	344	20	33.6	.....	12746
05	323.25	72.52	88	64.69	.....	11508

14680	52.5	48.35	34	47	270.75	06
00000	.....	.....	.....	.....	280	07
25834	203.2	264.44	324	429.72	1771.3	المجموع

المصدر: مديرية التخطيط والتهيئة العمرانية

لسنة 2012

مخطط رقم (6): قطاعات مدينة المسيلة



المصدر: مخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير + معالجة الطلبة 2019

7- البنية العامة للمدينة :

7-1 خطة المدينة واتجاه التوسع :

أ-خطة المدينة: إن إثارة التساؤل والاستفسار عما هي الخطة التي نشأت

على ضوءها مدينة المسيلة وهل كانت عفوية؟ أو مخطط لها؟

وهل للنقل علاقة بالمدينة وتأثير باتجاه التوسع ؟ كل هذه التساؤلات تجعلنا

نبحث في طبيعة الخطة والمخطط الذي قامت عليه لنصل إلى ضبط

ووصف دقيق لها يساعدنا في فهم معالم تطورها تاريخياً والتنبؤ

باتجاهات تطورها وتوسعها مستقبلاً. وتوفير النقل اللازم لذلك و تعرف

خطة المدينة بأنها الشكل العام الذي يفرضه الوضع في مختلف مراحل

التطور العمراني للمدينة. انطلاقاً من المعطيات الواردة في التعريف،

واستناداً لبعض الصور الجوية والمخططات والخرائط الطبوغرافية وجدنا

أنه هناك تباين كبير في خطة المدينة، إذ أن المدينة قديمة والمتمثلة في

أحياء الكوش والعرقوب والجعافرة ذات تخطيط غير موجه شوارعها

وأزقتها ضيقة ونفق للأسس التنظيمية وهو ما ينعكس على التنظيم العام

للمباني بداخلها، وفي الوقت ذاته وبمحاذاتها نجد الحي الأوروبي الذي

يغايها تماماً كونه أقيم على أسس دقيقة، وأستند في ذلك لمعايير التخطيط

حيث أولت الأهمية لمختلف العناصر المكونة للمجال الحضري من)

مبانيطرق ووسائل نقل و مساحات حرة و خضراء ..إلخ). وكذلك انطلاقاً

من معطيات ملموسة توصلنا إلى عدة حقائق مهمة منها: أن خطة المدينة

تكاد تقترب من ذلك النمط المعروف بالخطة النصف دائرية غير أن ذلك لا

يعني أنها تخلو من صفات الخطة الشطر نجية، التي تظهر في كل

التجزئات الترابية الموزعة في السنوات القليلة الماضية مثل: حي

ب - اتجاه التوسع: لقد بينت الدراسة النظرية التي تطرقنا لها وما نلاحظه

على النسيج العمراني لمدينة المسيلة، انه عرف توسع سريع في السنوات

الأخيرة، كان اتجاهه في الجهة الغربية والشمالية الغربية للمدينة وهذا كون

الطبيعة القانونية في هذه الجهة ساعدت على ذلك (معظمها أملاك عمومية)

والتي لا تطرح تعقيدات إدارية وفي المقابل أراضي معظمها بعقود عرفية

في الجهة الشرقية لواد القصب. مما ساعد على انجاز بعض الطرق لتسهيل

عملية النقل وربط التوسعات ببعضها البعض كالطريق رقم (11) الرابط

بين القطب وحي مويحة وكذا الحي رقم 04 وحي رقم 06 وحي

رقم 700 قطعة بالمسيلة.

وفيما يخص المعوقات التي ساهمت في تحديد اتجاه التوسع فيمكن تقسيمها

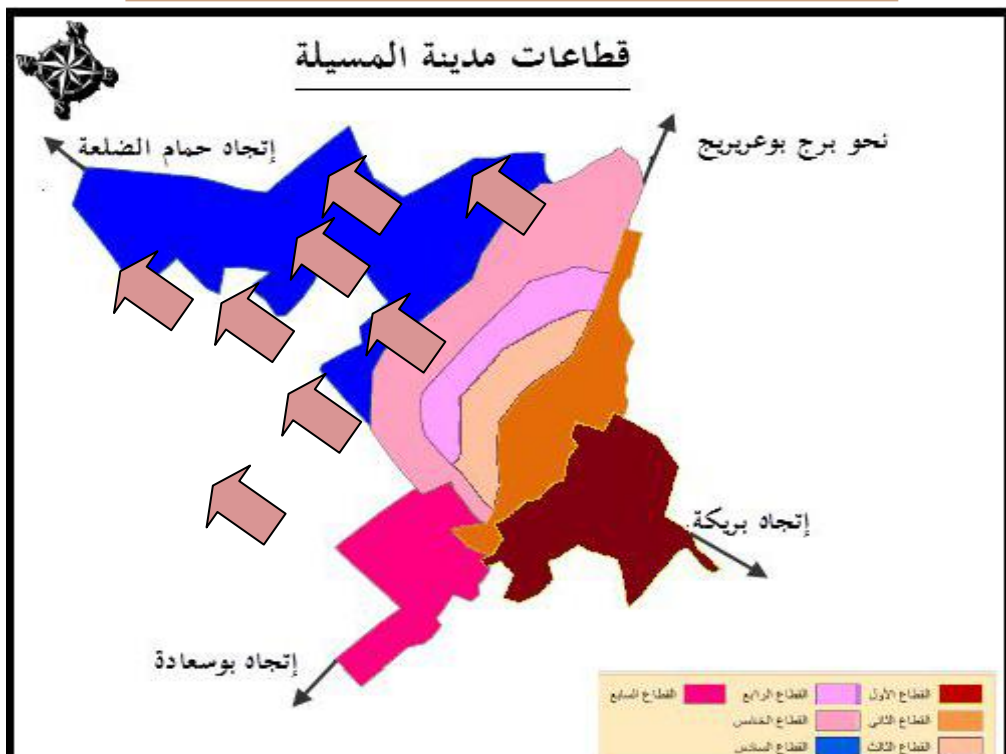
الى قسمين:

✓ الطبيعية: تتمثل في واد القصب في الجهة الشرقية للمدينة.

✓ الاصطناعية: فيمكن حصرها في خط السكة الحديدية في الجهة الغربية

والشمالية الغربية والمنطقة الصناعية في الجهة الجنوبية للمدينة.

مخطط رقم (07): اتجاه توسع مدينة المسيلة



المصدر: مخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير + معالجة

الطبعة 2019

7-2 الطرق المهيكلة للمدينة : تتميز شبكة الطرق داغل النسيج العمراني

بوجود 03 محاور رئيسية تقسم المدينة الى اجواء افقيا وعمودية وهي:

▪ محور الطريق الوطني رقم 40 يبلغ طوله 08 كلم ويخترق المدينة من

غربها الى شرقها افقيا مما يجعله كمؤشر طبوغرافي يقسم المدينة الى

جزئين شمال الطريق وجنوبه.

▪ محور الطريق الوطني رقم 45 يبلغ طوله 04 كلم ويخترق المدينة من

الى جنوبها الى شمالها مع انقسامه في وسط المدينة الى جزئين:

- جزء باتجاه برج بوعريريج مرورا على البريد القديم ليصبح طريق

مزدوج.

- جزء باتجاه برج بوعريريج مرورا بوسط المدينة ليصبح الطريق مزدوج

الى غاية مفترق الطرق الشمالي.

المسلك رقم 11 الرابط بين محطة المسافرين محطة المسافرين الى

حي 270 مسكن مع الانحراف باتجاه الحي الاداري والجهة الشرقية

للجامعة.

كما تحوي الشبكة على اربعة مفترقات طرقية لوزيع حركة المرور هي:

مفترق طرق الجامعة

مفترق طرق ساحة الشهداء

مفترق طرق محطة المسافرين

مفترق طرق الشمالي 270 سكن

مفترق طرق وسط المدينة لها شكل دائري وتلعب دورا في

تسيير حركة المرور كما تمتاز بطاقة هائلة لاستيعاب حركة

المرور.

يشمل مجال بلدية المسيلة شبكة من الطرقات منها الوطنية والولائية وكذلك

البلدية.

7-2-1 الطرق الوطنية: يقسم مجال مدينة المسيلة ثلاثة طرق وطنية رئيسية وهي:

• **الطريق الوطني 40:** الرابط بين الطريق الوطني رقم 28 في مقرة

ومدينة المسيلة أي الطريق الوطني 45 حيث نقطة تقاطع الطريق

الوطني 40 مع الطريق الوطني 45، تشكل النواة القديمة لمدينة

المسيلة. وهي ما يعرف بساحة الشهداء وهي عبارة عن همزة وصل

ومتنافس للمدينة والوحيد من الناحية الشرقية وهو يساعد المدينة على

التفتح مع الولايات المجاورة من الناحية الشرقية وفي جميع

النشاطات التنموية للمدينة.

• **الطريق الوطني 45:** وهو الطريق الرابط بين البرج شمالا وبلدية

سيدي إبراهيم جنوبا مرورا بمدينة المسيلة ويعتبر من أهم المحاور

الرئيسية التي لعبت دورا مهما في تطور مدينة المسيلة. وهو الذي

يقسم المدينة إلى قسمين قسم شرقي وهو أصل المدينة وقسم غربي

وهو توسع المدينة ولا يزال هذا التوسع إلى في هذا القسم وذلك

بحكم طبيعة.

• **الطريق الوطني رقم 60:** وهو الطريق الذي يربط مدينة المسيلة

ببلدية حمام الضلعة وهو كذلك محور مهم في هيكلية المجال البلدي

لبلدية المسيلة. وهذا القسم من الطريق هو بمثابة عصب وشريان

المدينة وهو الطريق الوحيد الذي يمر بوسط المدينة وقلبها النابض

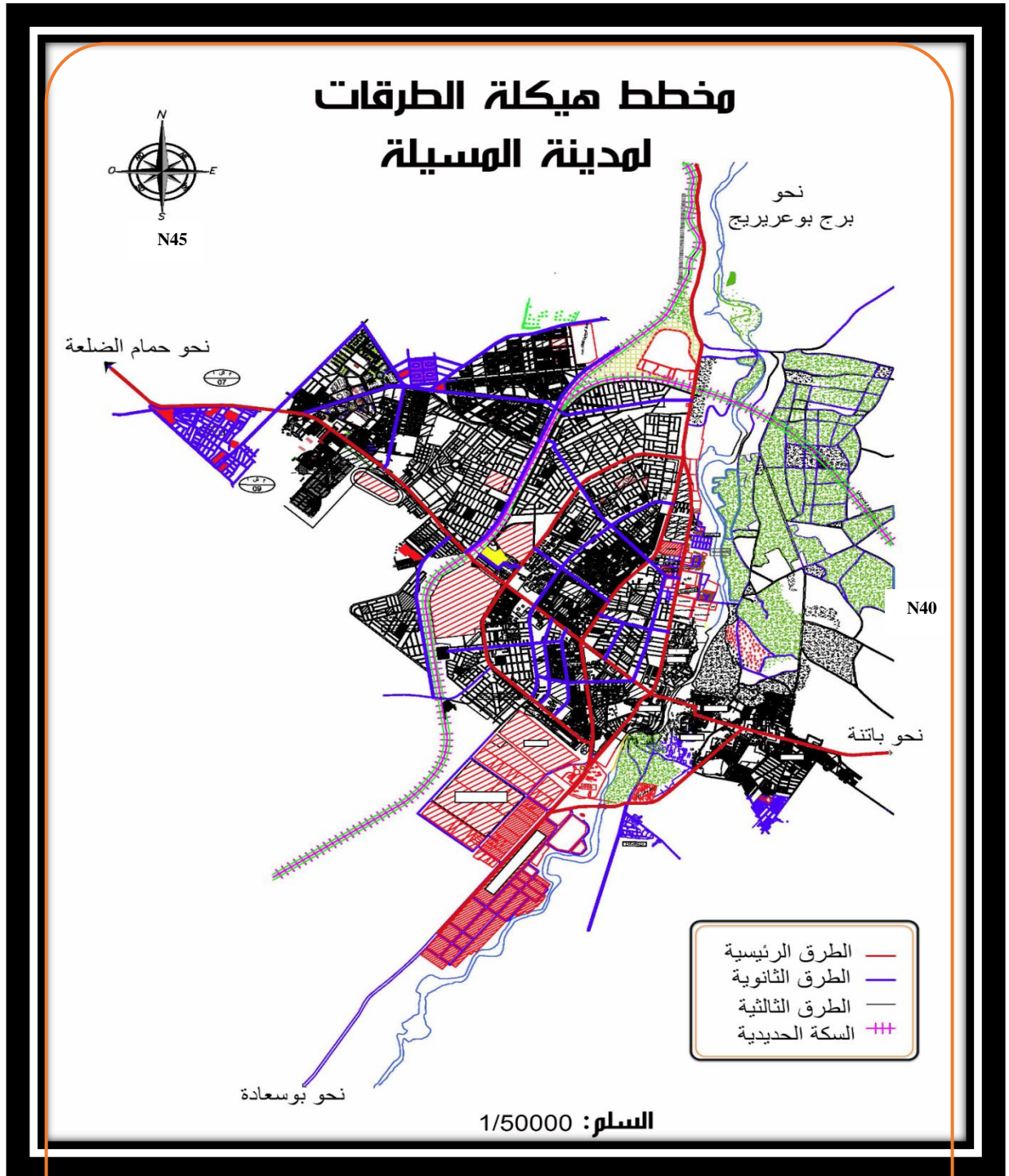
مقسما إياها إلى قسمين مما يساعد في التوغل الى داخل المدينة

والوصول الى أهم مراكزها الرئيسية والمواقع الحساسة فيها سواءا

التجارية منها أو الإدارية وكذا الخدماتية منها.

فمن خلال حديثنا عن بعض أنواع الطرق وتقسيماتها نجد

أنها تلعب دورا معتبرا خاصة في ظل الزمن الراهن



المصدر: المصدر: مخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير+معالجة الطلبة 2019

3- التجهيزات : تعتبر التجهيزات عامل اساسي فهي مناطق جذب الحركة في المجال الحضري، كما لها انعكاسات مباشرة على حركة السكان ، كما تختلف وظائف

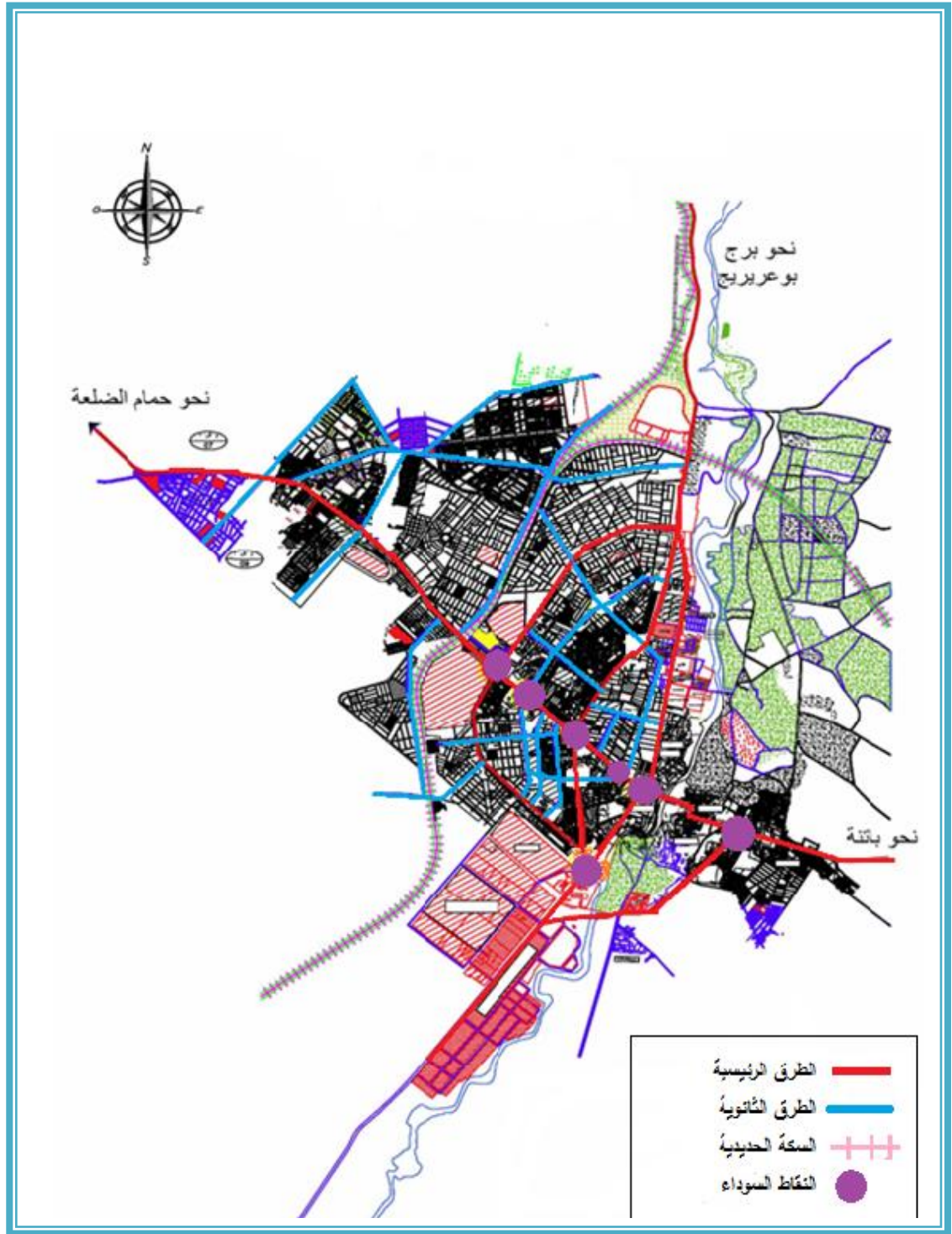
التجهيزات باختلاف مجال تأثيرها حسب نوعها وحجمها، ولها دور مهيكلي في المجال الحضري بحيث تحتل مواقع معينة لكنها اغلبها يتموقع بقلب المدينة مؤثراً على سيولة الحركة. وهي تلعب دوراً هاماً في توزيع النقل والإنسيابية في المدينة وهذا مالا حضناه في تغيير بعض مواقع الإدارات العمومية إلى الحي الجديد وفك الضغط عن الحركة داخل وسط المدينة وكذا القطب الحضري الجديد .

- مفترقات الطرق (النقاط السوداء) في المدينة:

تعتبر مفترقات الطرق في المناطق الحضرية من أهم العناصر التي تلعب دور كبير رداً من ناحية السلامة المرورية وحوادث المرور في الوسط الحضري ، وذلك لأن تقاطع طريقين أو أكثر يؤدي إلى التقاء الكثير من المركبات في نقطة واحدة وبالتالي زيادة نسبة وقوع الحوادث ولهذا يجب تهيئة مفترقات الطرق تهيئة خاصة تسمح بتوفر الظروف الملائمة للسري بأمان وهذا بمراعاة حجم المرور وطبيعة الحركة ونوع المركبات في كل تقاطع.

ومن خلال زيارتنا الميدانية إلى هذه مفترقات الطرق لاحظنا بأنها جزء لا يتجزأ من شبكة المرور ويعتبر تجهيز مرور ضروري في الوسط الحضري إضافة إلى أنها تمثل نقاط النزاع القوية في المدينة وأماكن لوقوع الكثير من الحوادث المرورية.

وتم اعتماد على تصنيف هذه المفترقات على أنها نقاط سوداء من خلال مخطط الحركة و المرور لمدينة المسيلة ماي 2013، وهي تلك النقاط (مفترقات الطرق) التي لها أهمية إستراتيجية من حيث شبكة الطرق من ناحية، وتعاني من سوء التنظيم والتسيير في حركة المرور ووقوع الكثير من حوادث المرور من جهة أخرى.



خلاصة الفصل:

من خلال تقديمنا لمدينة المسيلة استنتجنا ان المدينة تحتل موقعا معتبرا جيدا كونها تمثل همزة

وصل وربط بين مختلف مناطق الوطن ومن خلال الدراسة التحليلية لمدينة المسيلة والتي

تطرقنا فيها إلى مختلف النواحي الطبيعية،الاقتصادية والعمرانية استخلصنا

شهدت مدينة المسيلة تطور وتغييرا كبيرا في نسيجها العمراني على مدى الأزمان.

المدينة في توسع كبير وهذا التوسع يتجه نحو الجهة الغربية والشمالية الغربية للمدينة.

خطة المدينة وتوسعها العمراني كان على شكل خط طولي ليوضح توسع المدينة على شكل طولي ونصف دائري.

هناك تباين في توزيع التجهيزات والمرافق وكذلك عجز في المرافق والتجهيزات للعديد من القطاعات، هذا ما أثر على حركة المرور في وسط المدينة وصعوبة في الحركة والإنسيابية فيها .

تعتبر ولاية المسيلة همزة وصل بين ولايات الجمهورية
المدينة وبصفة عامة تهيكلا محاور أساسية وهي بمثابة طرق رئيسية تخترق مجالها وتربط بين مختلف قطاعاتها العمرانية تتمثل أساسا في الطرق الوطنية
(40)،(45)،(60) .



الفصل الثالث

تمهيد

1- دراسة النقل الحضري لمدينة المسيلة

2- دراسة النقل الحضري الجماعي في التوسعات العمرانية

3- تحليل الإستثمار

4- خلاصة الفصل

5- توصيات واقتراحات

تعتبر شبكة النقل الحضري الجماعي في كل م نطقة وحجمها وتنظيمها دليل

على التطور الحضري كما تعبر على قدرة المخططين على ضمان مدينة منظمة تؤدي وظائفها على أكمل وجه وتوفر الراحة والأمان لسكانها فعندما يراد المحافظة على المدن أو توسيعها في أنسجة جديدة تبرز مشكلة النقل كمسألة جد هامة فالنقل يسهل المبادلات بين مختلف المناطق فالتقسيم والتوزيع المجالي للتوسعات يفرض على السكان استعمال وسائل النقل للوصول إليها .

1-شبكة النقل الحضري الجماعي لمدينة المسيلة:

1 1 أصل الحركة للنقل:

في أواخر التسعينيات لم تكن هناك أي خدمة للنقل الجماعي الحضري وكانت تنقلات السكان تتم بطرق مختلطة ونظرا لاعتبارات عدة ونقص النظرة التقنية ومع تزايد الطلب على النقل بدأ التفكير في تعميم استعمال الحافلات داخل المحيط الحضري وكانت البداية في التسعينيات حيث ولد أول خط للنقل الحضري الجماعي بسبب كثافة التنقلات اليومية من اشبيليا إلى وسط المدينة.والى غاية 1998 تم ضبط أربعة خطوط (1-2-3-4) للنقل الجماعي ثم ترقيتها إلى سنة 2001 وبعدها إلى تسعة وفي أواخر 2008 ظهر نوع آخر من النقل الحضري الجماعي وهو النقل الحضري الجماعي التابع للمؤسسة الحضرية جاء هذا الأخير ليحل بعض المشاكل التي خلفها النقل الحضري التابع للخواص .

2-شبكة النقل الجماعي الحالية :

تتكون شبكة النقل الحضري الجماعي لمدينة المسيلة حاليا من 16 خطا تختلف أهميتها ونوعها ومسافاتهما من خط إلى آخر منها عشر خطوط تابعة للخواص وهي : (01-

02-03-04-05-06-06-A06-08-09-20) و خمسة خطوط تابعة للمؤسسة العمومية للنقل الحضري و الشبه الحضري للمدينة (ETUM) (10-11-12-15-16-17) والطريقة المعتمدة في تسمية الخطوط رقمية حيث يستعمل لكل خط رقما خاصا به مع تحديد العناصر التالية :

الانطلاق والوصول - المسار - أماكن التوقف - الاسم الكامل لصاحب المركبة مع العنوان

الجدول رقم (3) الخطوط الحضرية المستغلة من طرف الخواص

المصدر: المنظمة الوطنية للناقلين الجزائريين + المؤسسة العمومية للنقل الحضري + معالجة الطلبة 2019

مخطط رقم (11): خطوط النقل الحضري الجماعي التابعة للخواص

رقم الخط	الخط	المسافة (م)	عدد نقاط		زمن الدورة (د)
			التوقف	العربات	
1	حي 270 مسكن - محطة المسافرين	7000	21	17	70
2	ساحة الشهداء - حي 270 مسكن	3900	15	2	54
3	القطب الجامعي - محطة المسافرين	7700	19	37	65
4	حي المويحة - لاروكاد	8600	18	48	90
5	لاروكاد - القطب الجامعي	8500	17	38	60
6	مدخل الجامعة - (مسار مغلق)	10500	24	4	105
A6	مدخل الجامعة - (مسار مغلق)	10500	24	13	105
08	اولاد بديرة مرورا بالقطب الجامعي - ساحة الشهداء	4400	10	03	70
9	حي 05 جويلية - محطة المسافرين	7500	21	12	60
20	حي 570 - الجعافرة	12000	21	02	130

خطوط النقل الحضري الجماعي التابعة للخواص



0 340680 1 360 2 040 2 720
Meters

المفتاح

- الخط 01
- الخط 02
- الخط 03
- الخط 04
- الخط 05
- الخط 06
- الخط A06
- الخط 09
- الخط 20

المصدر: المؤسسة العمومية للنقل الحضري + معالجة الطلبة 2019

جدول رقم (4): الخطوط الحضرية المستغلة من طرف المؤسسة العمومية للنقل الحضري

الخط	البداية - النهاية	زمن الدورة	طول الخط	عدد نقاط التوقف	عدد الدورات	عدد الحافلات
		دقيقة	كم		دورة	

02	12	19	6.1	60	المويلحة- محطة المسافرين	10
06	8	22	8.1	96	محطة المسافرين - القطب الجامعي	11
05	10	22	09	74	القطب الجامعي- المويلحة	12
06	08	23	13.3	98	المويلحة- حي العرقوب	16
03	08	18	7.5	98	حي 570 مسكن- القطب الجامعي	17
23	-	-		620		المجموع

المصدر: المؤسسة العمومية للنقل الحضري + معالجة الطلبة 2019

ومن خلال الجدول نجد أن شبكة النقل الجماعي لمدينة المسيلة تتميز بالخصائص التالية : المسارات معظمها تمتد على أهم محاور حركة

المرور مثل الخط رقم 04 -الربط بين المويلحة و لاروكاد و الخط 03

الرابط بين محطة المسافرين الجديدة و القطب الجامعي وكذلك

الخطوط 09 - 10 - 11 - 12 - 16.

❖ تتركز بدايات الخطوط على الجهة الشمالية للمدينة (قطب الجامعي - حي 270 مسكن حي

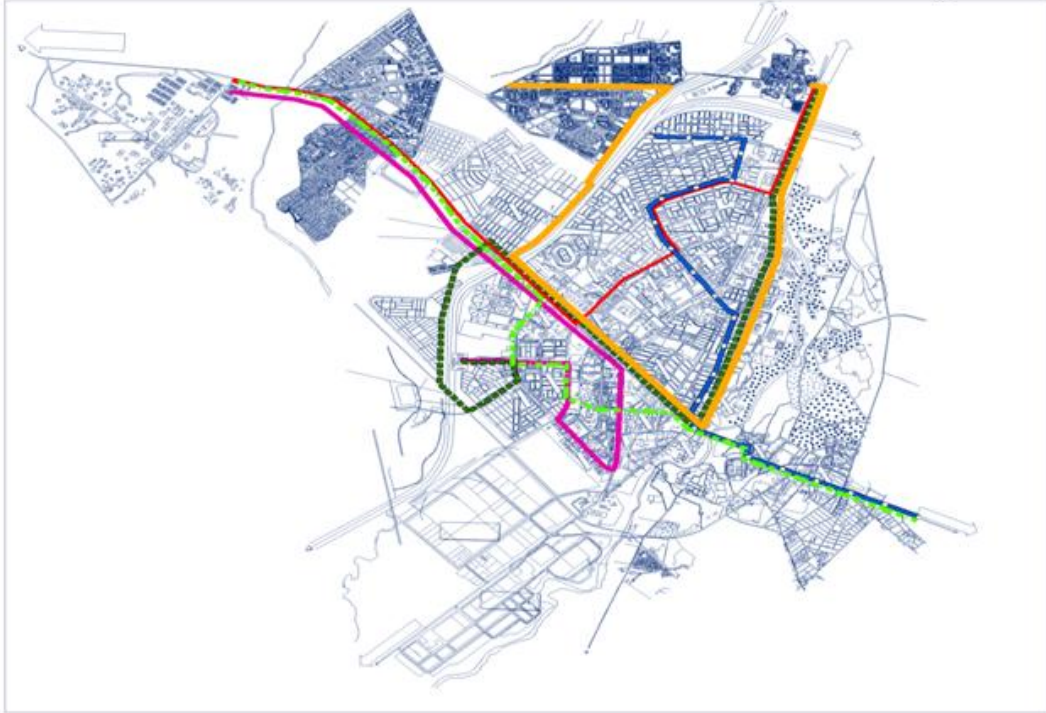
700 مسكن نظرا لمتوقعها في حدود المدينة وكثافة سكانها و تنقلات الطلبة .ونقصها في الجهة

الغربية بالنسبة للتوسع الجديد للمدينة

❖ تتقاطع الخطوط فيما بينها في عدة مواقف نسميها نقاط التحويل .

مخطط رقم (12) خطوط النقل الحضري الجماعي التابعة للمؤسسة العمومية للنقل الحضري

خطوط النقل الجماعي التابعة للمؤسسة العمومية للنقل الحضري



0 340680 1 360 2 040 2 720 Meters

المفتاح	
خط 10	الخط 10
خط 11	الخط 11
خط 12	الخط 12
خط 15	الخط 15
خط 16	الخط 16
خط 17	الخط 17

المصدر: المؤسسة العمومية للنقل الحضري + معالجة الطلبة 2019

التبيان:

جدول رقم (5) عدد الخطوط ونسبتها بالنسبة للخواص والمؤسسة العمومية

نسبتها	عدد الخطوط	نوع المتعاملين
66.6	10	الخواص
34.4	05	التابعة للمؤسسة العمومية
100	15	المجموع

المصدر: معالجة الطلبة 2019

تبين من الجدول سيطرة القطاع الخاص على الحظيرة المستغلة حيث

نجد معظم الخطوط تابعة للخواص مثل (01 - 02 - 03 - 04 - 05 - 06 -

08 - 09 - 20) بنسبة 62.5% ويمكننا الحديث إجمالاً عن

الخدمات التي يقدمها هذا النوع من المتعامل رديئة نوعا ما وذلك لعدم
المركبات ، طول وقت المكوث في المواقف ، عدم الوصول إلى الأماكن
المقصودة في الوقت المحدد.

وخطوط النقل التابعة للمؤسسة العمومية المستغلة هي (10- 11- 12--

16- 17) ونجدها بنسبة 37.5% ويمكننا الحديث إجمالاً عن الخدمات التي

يقدمها هذا النوع من المتعامل جيدة نوعا ما وذلك لحدثة المركبات
والتزامها بالوقت بالنسبة للمكوث في المواقف والوصول إلى الأماكن
المقصودة ولكن لديها بعض السلبيات منها نقص في المركبات ومكوث
الركاب في المواقف كثيرا (من 10-15 دقيقة) ولديه امتيازات رغم

محدودية حظيرة وحدة النقل للمؤسسة العمومية إلا أنها تملك ورشة
صيانة وحظيرة توقف وتقوم بتأمين مستخدميها وهذا مالا نجده في
الناقلين الخواص.

2-1- طرق استغلال الخطوط :

يتم استغلال الخطوط حسب شروط المنشور رقم 35 المؤرخ في

2002/01/28 كمايلي:

يجبر المنشور 35 الذي أجرته وزارة النقل كل من يريد استغلال خط

حضري مسجل أن يحضر حافلة لا يقل عدد مقاعدها عن 35 مقعد

وبالتالي فهو يحدد نوع الحافلات إما أن تكون كبيرة أو صغيرة، لكن

الميدان قد يجعلنا نسجل إمكانية عدم التقيد بهذا المنشور لاعتبارات تقنية

حيث نسجل في مدينة المسيلة وجود بعض الأحياء التي لا يمكن أن تدخلها

حافلات من حجم كبير وبالتالي يجب مراعاة الخصوصية التقنية للمكان
رغم أن إيجابيات هذا الشرط (35 مقعد) أفرز توفر عدد معتبر من
المقاعد.

أما توزيع الحظيرة فيختلف من خط إلى آخر وكذلك الطلب على
الخطوط من طرف الناقلين الذين يفضلون الخطوط ذات المر دودية .
2-2-التسعيرة :

إن التسعيرة عنصر فعال في توجيه الطلب وتكتسي حساسية لعلاقتها المباشرة مع
المستهلك ، وتحدد بالدرجة الأولى اعتمادا على التكاليف التي ينفقها الناقلين على :

✚ قطع الغيار /الوقود/أجور العمال /الضرائب/الصيانة
بغض النظر عن اختصاص تحديد التسعيرة فإننا لم نجد أساسا قانونيا
يحدد أسعار النقل الحضري.

2-3-التنقلات اليومية :

✚ لفهم طبيعة تنقلات المواطنين يجب تحديد عنصرين هامين هما:
✚ مناطق جذب الحركة
✚ مناطق خلق الحركة

2-3-1- مناطق جذب الحركة :

يمكن حصر مناطق جذب الحركة في المجال الحضري في المناطق التالية:

✚ المنطقة الإدارية ومنطقة النشاط التجاري (وسط المدينة)
✚ المنطقة الصناعية جنوب وسط المدينة ومنطقة السوق اليومي
✚ المؤسسات التعليمية والجامعية في محيط وسط المدينة والمستشفيات ومرافق أخرى

2-3-2- مناطق خلق الحركة :

✚ تتمثل مناطق خلق الحركة في الأحياء الشعبية والتجزئات السكنية نذكر

علي الخصوص منها :حي لاروكاد . حي الجعافرة . حي الكوش

حي إشبيليا القديمة، حي 270 مسكن، حي 924 مسكن، حي 504

مسكن ،حي 500 مسكن،حي 1000 مسكن،ومناطق خلق أخرى مثل

التوسع العمراني الجديد في الجهة الغربية لها.

3- حالة النقل في التوسعات الحضرية بمدينة المسيلة:

في هذا الفصل سنتطرق الى دراسة النقل في مناطق التوسع الحضري بمدى نة المسيلة

وسنأخذ كمثال كلمنحيا المويلحة سكانا فردية الواقع في الجهة الغربية

وحيا القطب الجديد حيث مخطط به سكانا جماعية الواقع في الجهة الشرقية وهذه

توسعات مدينة المسيلة.

3-1- حي المويلحة:

خطوط النقل الحضري الجماعي المارة بالحي:

يتوفر حي المويلحة على ثلاث خطوط للنقل الحضري الجماعي وهي

(04-12-16) حيث الخط رقم 04 تابع للناقلين الخواص و الخطين -12

16 تابعين للمؤسسة العمومية .

جدول رقم (6):سعة الخط رقم 04

رقم الخط	زمن الدورة (د)	سعة وحدة النقل	فترة التقاطر (بالدقيقة)	عدد الوحدات	سعة الخط (راكب×ساعة /اتجاه)
04	90	100	03	48	2000

المصدر: المنظمة الوطنية للناقلين الجزائريين+معالجة الطلبة 2019

من خلال الزيارة الميدانية لاحظنا أن الخط رقم 04 الأكثر استعمالا في

المدينة لأنه يربط شرق المدينة بغربها مرورا بأغلب التجهيزات

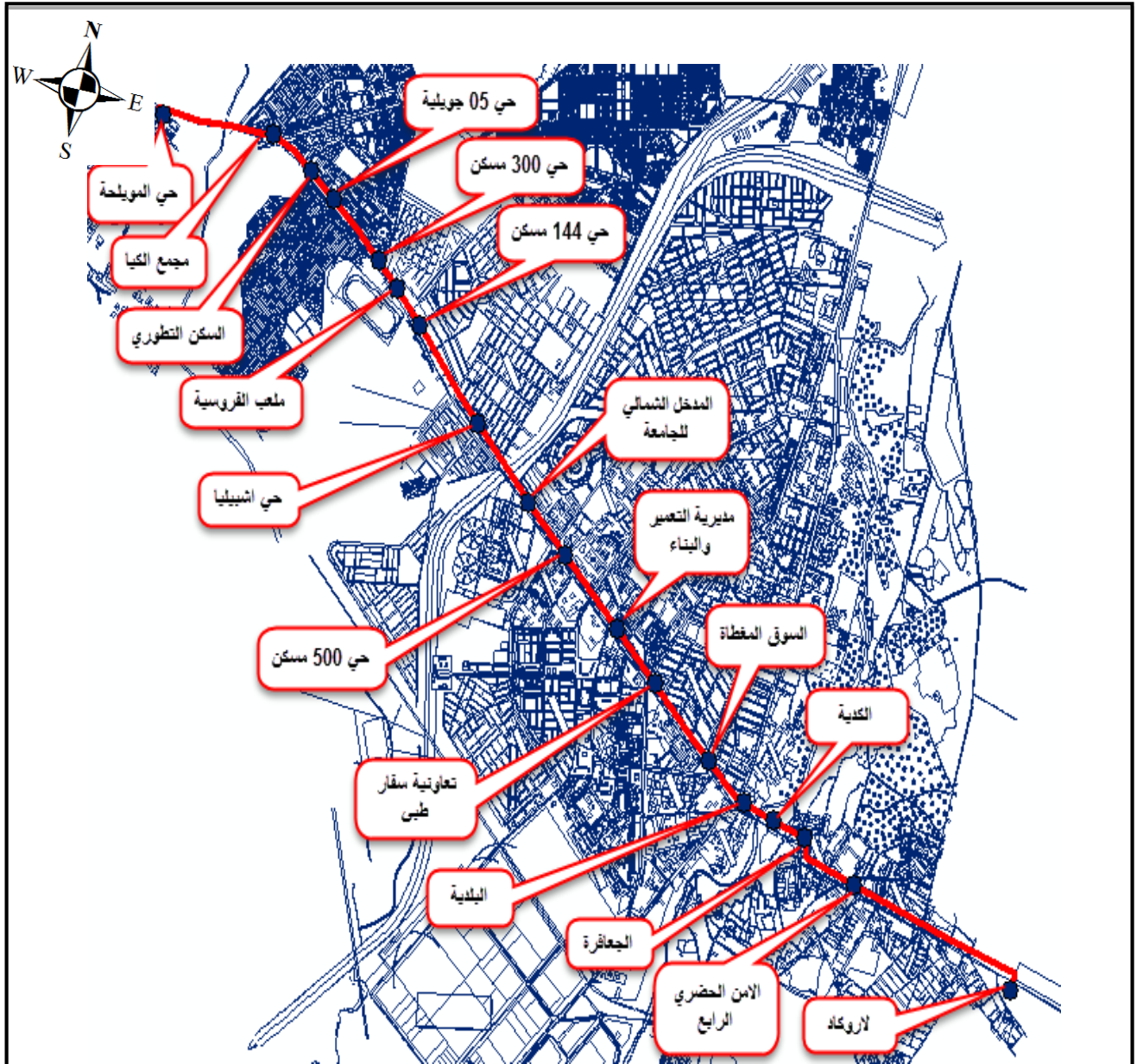
المقصودة والأحياء الجماعية التي يبعد عليها النقل الجماعي مثل (300

مسكن وتوسع المدينة من الجهة الشمالية الغربية) من طرف الركاب

ومستغل من كل الفئات ويتميز بالحمولة الكبيرة والاحتفاظ داخل الحافلات

رغم اشتراكه مع معظم الخطوط و بكثرة الحافلات المستغلة له عدت عوائق تعرقل حركة المرور وتؤثر على زمن الرحلة (ضيق جسر واد القصب، الازدحام المروري خاصة في المناطق التجارية والمتمثلة في تعاونية بن الطبي وسوق الكدية) اما بالنسبة لعدد وحدات النقل اللازمة فهي 33 وحدة نقل ولكن في الواقع لديه 40 حافلة تكفي لتغطية هذا الخط ولكن لديه ميزة أنه يهيم يعملون بالأفواج صيفا لطول النهار أي وفي هذا اليوم الآخر الفوج الآخر.

مخطط رقم (13) : الخط رقم 04:حي المويلحة- حي لاروكاد



المصدر: مديرية النقل بالمسيلة +معالجة الطلبة 2019

جدول رقم (7): سعة الخط رقم 12

رقم الخط	زمن الدورة (د)	سعة وحدة النقل	فترة التقاطر (بالدقيقة)	عدد الوحدات	سعة الخط (راكب×ساعة /اتجاه)
12	74	102	15	05	408

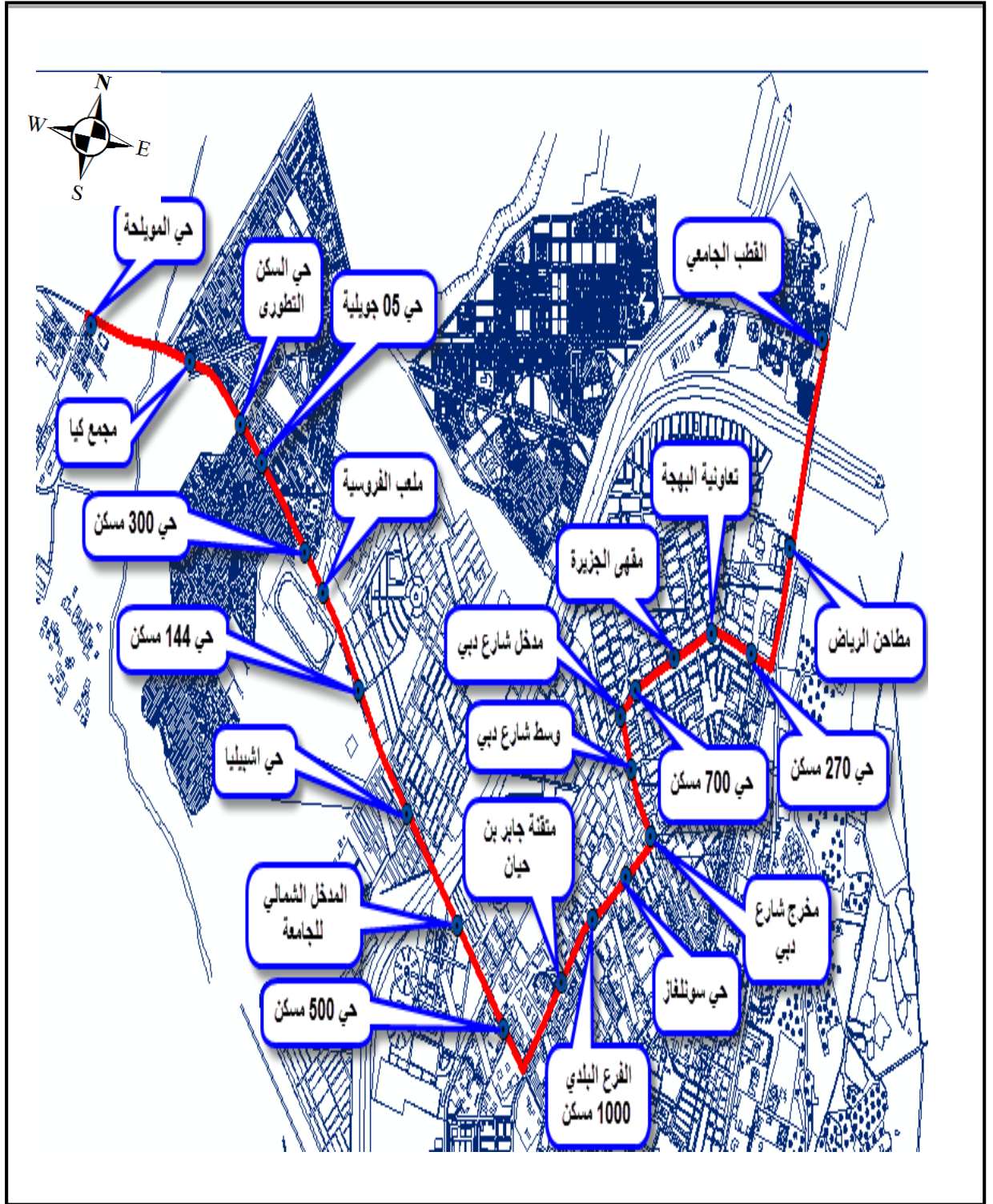
المصدر: المؤسسة العمومية للنقل الحضري بالمسيلة+معالجة الطلبة 2019

يعتبر الخط رقم 12 من بين الخطوط الأكثر استعمالا من طرف الركاب وذلك لطول مسلكه ومروره بتجهيزات منها التعليمية كالمقرب الجامعي والخدمات التجارية مثل شارع دبي كما انه يمر بأحياء ذو كثافة سكانية مثل حي 1000 مسكن و حي 500 مسكن وحي اشبيليا وحي البناء الذاتي ويشترك مع كل الخطوط في بعض المواقع باستثناء الخطوط منها 02 - 06 وA.06 ويعتبر أيضا من أهم خطوط النقل الجماعي التابع للمؤسسة العمومية فهو يربط غرب المدينة بشمالها وعند حسابنا لعدد الحافلات اللازمة وجدناها تتناسب ما هو موجود في لأرض الواقع أي انه خط جد فعال لكن نطمح لزيادة عدد الحافلات وذلك لتقليص مدة انتظار المنتقل. يمكن الإشارة أن الخط 13 والخط 14 و الخط 15 غير مفعلين وذلك عند مقابلتنا لبعض المسؤولين في هذا المجال من المؤسسة العمومية للنقل الحضري استنتجنا أنهم يعتمدون على الدخل عكس توفير النقل لكل أحياء مدينة المسيلة فمثلا تم إيقاف الخطين 13 و 14 للدخل الضعيف وتدعيم هذه الحافلات إلى بعض الخطوط مثل 11 - 12 - 16 فهم الأكثر فعالية خاصة الخط رقم 16 يوم الجمعة وذلك لمروره بأهم موقف وهو الكدية . ونذكر أن من

مميزات حافلات النقل الحضري التابعة للمؤسسة العمومية للنقل هو أنها توصلك إلى المكان

المقصود بسرعة لأن مدة مكوثها في المواقف قليلة جدا من 30 ثانية إلى 01 دقيقة فقط .

مخطط رقم (14) : الخط رقم 12: القطب الجامعي- حي المويحة



المصدر: مديرية النقل بالمسيلة + معالجة الطالبة 2019

جدول رقم (8): سعة الخط رقم 16

رقم الخط	زمن الدورة (د)	سعة وحدة النقل	فترة التقاطر (بالدقيقة)	عدد الوحدات	سعة الخط (راكب×ساعة /اتجاه)
16	98	102	15	08	408

المصدر: المؤسسة العمومية للنقل الحضري بالمسيلة+معالجة الطاينة 2019

يعتبر هذا الخط مهم حيث أنه يربط غرب المدينة بشرقها مروراً بأهم التجهيزات (إدارية، اجتماعية، تعليمية، دينية) وخاصة الكدية التي يتم التنقل إليها بكثرة من خلال الملاحظة الميدانية التي أجريناها وله ميزة أنه يوم الجمعة يقدم خدماته كباقي الأيام عكس خطوط النقل الأخرى التي تتوقف أو تكون لكن بقلّة وفي الأخير نستنتج أنه يقدم خدمات جيدة ومساره يخدم كل المتنقلين.

3-2- حي القطب الحضري:

خطوط النقل الحضري الجماعي المارة بالحي: يتوفر حي القطب الحضري

على خطين للنقل الحضري الجماعي وهي (20-17) حيث الخط رقم 20

تابع للناقلين الخواص و الخط 17 تابع للمؤسسة العمومية للنقل الحضري

بالمسيلة.

جدول رقم (9): سعة الخط رقم 17

رقم الخط	زمن الدورة (د)	سعة وحدة النقل	فترة التقاطر (د)	عدد الوحدات	سعة الخط (راكب×ساعة /اتجاه)
17	98	102	25	04	245

المصدر: المؤسسة العمومية للنقل الحضري بالمسيلة+معالجة الطلبة 2019

هذا الخط ظهر حديثاً أي في سنة 2015، جاء ليغطي أكبر عدد من

الأحياء السكنية وكان الغرض منه هو محاولة القضاء على تهميش الأحياء

التي لا يصلها النقل الحضري الجماعي خاصة القطب الحضري الجديد

فلولا حافلات نقل الطلبة الجامعيين التي تغطي جزء كبير من العجز
والمعاناة التي يعيشها السكان خاصة في فصل الصيف أي العطلة الجامعية
، من خلال حسابنا لعدد وحدات النقل اللازمة وجدناها 04 وفي الحقيقة

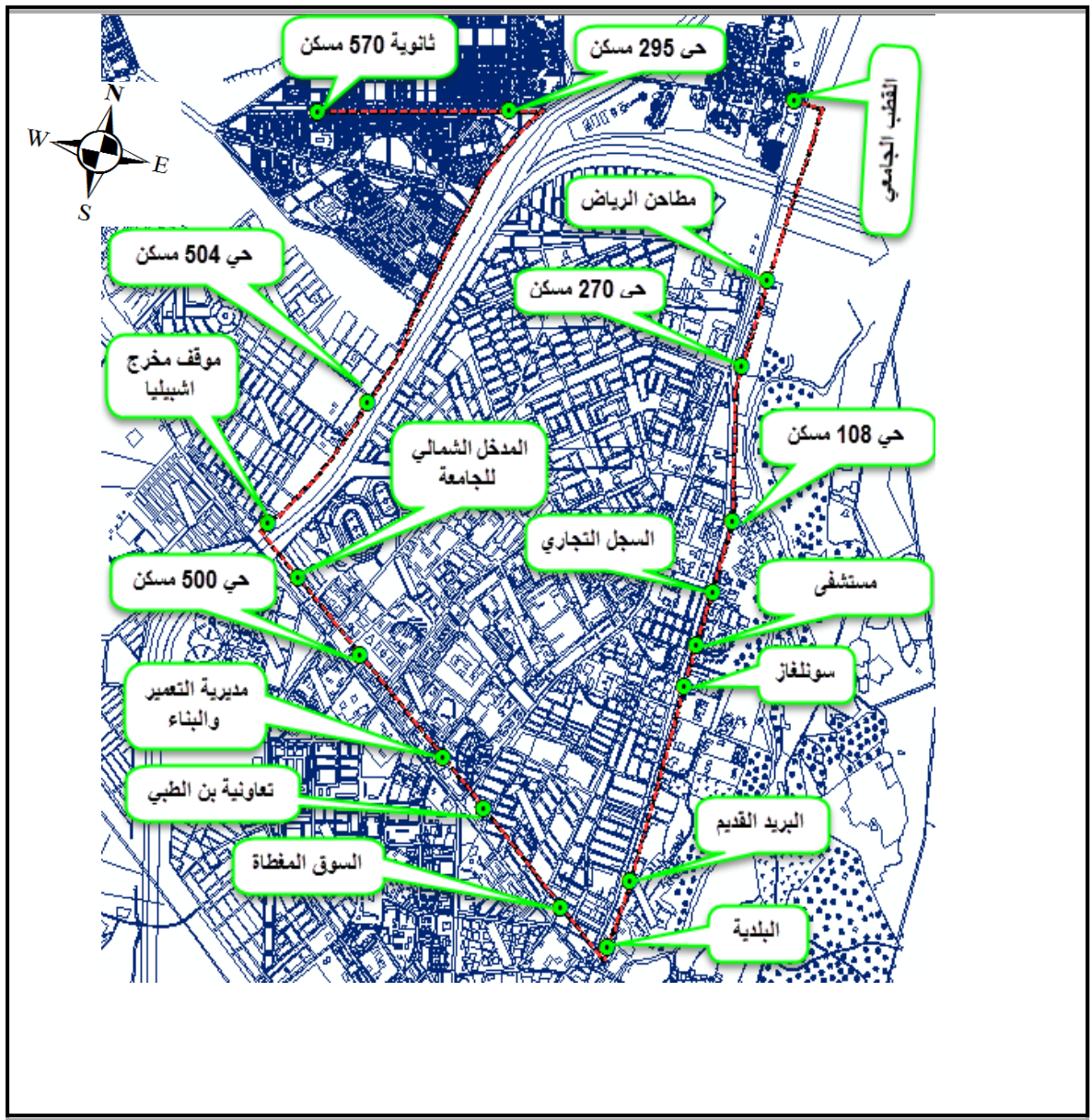
نجد 03 حافلات فقط ، من كل هذا نستنتج مخطط الحركة والمرور لا
يتماشى مع المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير ، أي عند ظهور تجمع
عمراني جديد آخر ما يفكرون فيه هو حل أزمة النقل الحاصلة حاليا في
التوسع الحالي لمدينة المسيلة (القطب الحضري الجديد) عبورا بسيدي
عمارة التي لا يصلها النقل الجماعي أبدا ، لكن هذا الخط لم يغطي جميع
احتياجات التنقل وذلك لقلّة وحدات النقل .

ملاحظة: يمكن الإشارة أن هناك خط نقل حضري رقم 18 من ميزاته: انه يعمل يوم الخميس

فقط

- ✓ أنه ليس لديه نقطة بداية معينة (احيانا يبدأ من حي المويلحة
- واحيانا من حي 05 جويلية و احيانا من موقف البنك الخارجي) وانه
- ينتقل مباشرة إلى السوق الأسبوعي للمدينة يوم الخميس
- ✓ أن ليس لديه حافلات نقل خاصة به وإنما يتم إنقاص حافلة من
- الخطوط 16 - 10 - 12-11 لتغطية هذا الخط هذا ما يجعل
- الخطوط الأخرى يوم الخميس تعاني هذا النقصان.

مخطط رقم (15) : الخط رقم 17: ثانوية 570 مسكن- حي لاروكاد



المصدر: مديرية النقل بالمسيلة + معالجة الطلبة 2019

خلاصة الفصل:

بعد دراستنا وتحليلنا لمختلف خطوط النقل بالمدينة ومعرفة ما مدى تأثير

النقل على التوسعات العمرانية الجديدة نجد أن :

+ غياب الرقابة التامة للناقلين من طرف السلطات المعنية .

+ مراعاة الجانب المادي أكثر منه ماهو خدماتي من طرف الناقلين

. الخواص .

+ قدم حظيرة الناقلين الخواص وكثرة الحافلات مما يؤدي إلى اختناق

كبير وشلل تام للحركة في بعض النقاط من المدينة.

+ بعض المواقف غير مهياًة تماما و تخلو من أدنى وسائل الراحة.

+ التوزيع الغير منظم لخطوط النقل والتفاوت في كثرة الحافلات على

مستوى الخطوط أثر سلبا على مردود الخدمة بالنسبة لمستعملي

النقل الحضري الجماعي.

+ صعوبة الوصولية الى بعض الأحياء منها الجديدة ومنها القديمة

نظرا للتغطية الغير كافية على مستوى تلك الأحياء من طرف

. وسائل النقل .

+ تقديم خدمة جيدة من طرف الناقلين التابعين للمؤسسة العمومية

للنقل الحضري والشبه الحضري بالمسيلة.

+ التركيز على بعض المناطق دون سواها من طرف الناقلين .

+ تداخل الحركة الميكانيكية مع حركة المشاة .

+ حالة بعض الطرقات رديئة مما تعطل حركة المرور.

+ نقص ربط التوسعات

4-تحليل الاستثمارة:

إن البحث المعمق لأي موضوعيتطلب منا دراسة معمقة وميدانية من

أجل فهمه وحسن تطبيقه وسهولة التعامل معه في جميع الميادين ولأن

أهمية موضوع المذكرة يعتمد اعتمادا كلياً على قمنا بإنجاز استمارتي بحث

في ميدان الدراسة لتوزيعها الأولى مخصصة لسائقي النقل الحضري

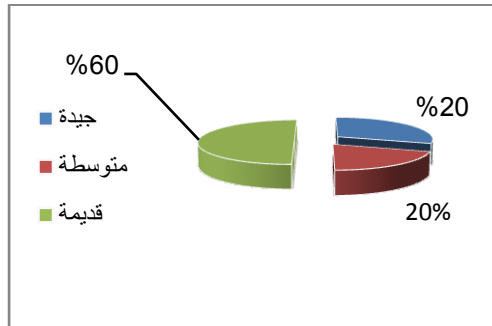
والثانية تم توزيعها على الركاب

4-1 اختيار العينة:

إن التنوع للنقل الحضري الجماعي يتم على نطاقين الأول خاص بالخواص والثاني خاصة بالمؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه حضري بالمسيلة تم تقسيم الاستمارة على عدد خطوط معتبر حيث كانت للخواص 10 استمارات مخصصة للسائقين و في حدود 100 وزعت على الركاب ، وكانت لسائقي مؤسسة العمومية للنقل الحضري بالمسيلة 10 استمارات و 30 استمارة وزعت على الركاب لإفادتنا بهذه المعلومات وقد أخذت طريقة حسابية في المجموع العام للاستمارات فكانت الإجابات على النحو التالي :

4-2- قسم خاص بسائقي حافلات النقل العمومي للخواص:

جدول رقم (10): حالة الحافلة رسم بياني رقم (5): حالة الحافلة

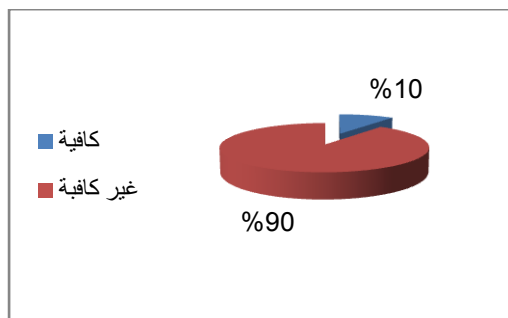


الحافلة	العدد	النسبة
جيدة	2	20
متوسطة	2	20
قديمة	6	60
المجموع	10	100

نتائج الاستمارة 2019

من خلال الجدول نجد أن حافلات الخواص في حالة سيئة وقديمة تحتاج إلى تغيير وتجديد

جدول رقم (11): ثمن التسعيرة رسم بياني رقم (6): ثمن التسعيرة

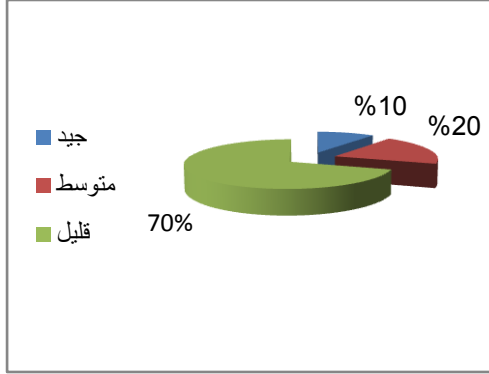


ثمن التسعيرة	العدد	النسبة %
كافية	1	10
غير كافية	9	90
المجموع	10	100

نتائج الاستمارة 2019

من خلال الجدول نلاحظ أن ثمن التسعيرة معتبر حيث اصبح ثمن التسعيرة سببا لتقديم خدمة في حدود التسعيرة.

جدول رقم 12: الإقبال على الخطرسم بياني رقم (7): الإقبال على الخط

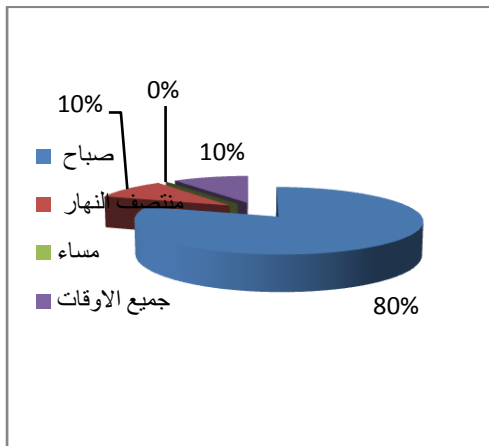


الاقبال على الخط	العدد	النسبة
جيد	1	10
متوسط	2	20
قليل	7	70
المجموع	10	100

نتائج الاستمارة 2019

من خلال الجدول يتبين أن الإقبال قليل على حافلات النقل الخواص وهذا حسب آراء السائقين

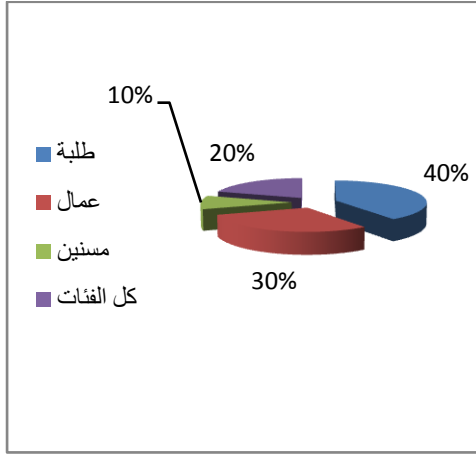
جدول رقم (13) أوقات الإقبال الوسم بياني رقم (8) أوقات الإقبال



اوقات الاقبال	العدد	النسبة
صباح	8	80
متنصف النهار	1	10
مساء	0	00
جميع الاوقات	1	10
المجموع	10	100

يتبين أن معظم أوقات الإقبال تكون في الصباح وذلك بنسبة 80% من خلال السائقين

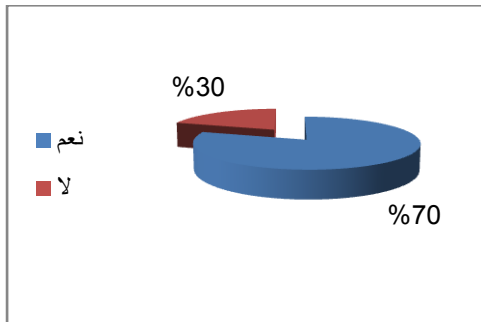
جدول رقم (14): فئة الاستعمال رسم بياني رقم (9): فئة الاستعمال



فئة الاستعمال	العدد	النسبة
طلبة	4	40
عمال	3	30
مسنين	1	10
كل الفئات	2	20
المجموع	10	100

نجد من خلال الجدول أن الفئة الأكثر إستعمالاً هم الطلبة بنسبة 40% وهي أعلى نسبة سجلت من خلال الإستبيان وتليها فئة العمال بنسبة 30% .

جدول رقم (15): هل الخط مناسب؟ رسم بياني رقم (10): هل الخط مناسب؟

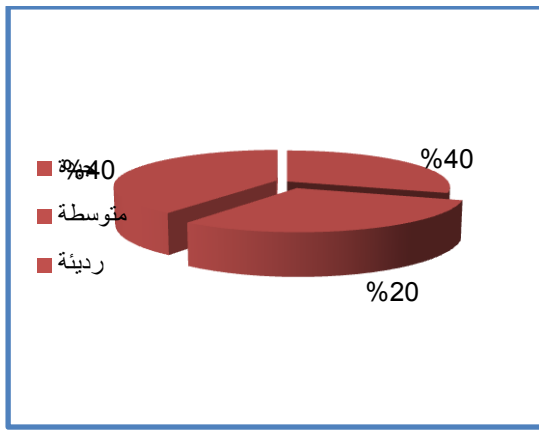


الخط مناسب	العدد	النسبة %
نعم	7	70
لا	3	30
المجموع	10	100

من خلال الجدول يتبين أن خطوط النقل في نظر السائقين أغلبيتها مناسبة وذلك بنسبة 70%

جدول رقم (16): حالة الطرق رسم بياني رقم 11: حالة الطرق

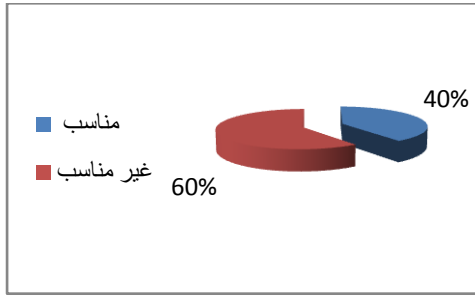
حالة الطرق	العدد	النسبة
جيدة	4	40



الدرجة	العدد	النسبة (%)
جيدة	2	20%
متوسطة	4	40%
الاجموع	10	100%

من خلال الجدول نلاحظ أن حالة الطرقات رديئة بنسبة 40%

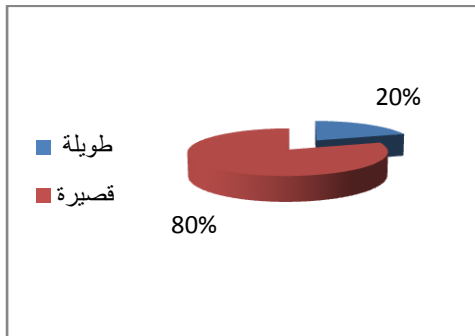
جدول رقم (17): مكان المحطة رسم بياني رقم (12): مكان المحطة



مكان المحطة	العدد	النسبة (%)
مناسب	4	40%
غير مناسب	6	60%
الاجموع	10	100%

من خلال الجدول نلاحظ أن مكان المحطة غير مناسب بنسبة 60% ويلاحظ ان 40% مكان المحطة مناسب

جدول رقم (18) مدة التوقف رسم بياني رقم 13: مدة التوقف



مدة التوقف	العدد	النسبة (%)
طويلة	2	20%
قصيرة	8	80%
الاجموع	10	100%

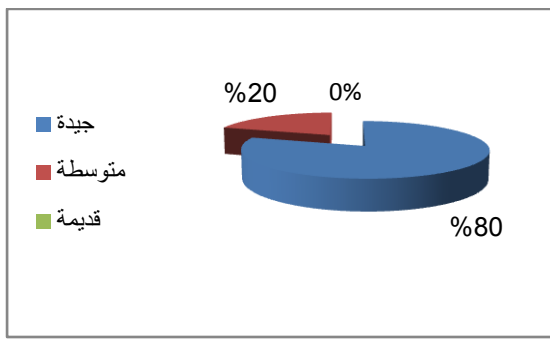
نتائج الاستمارة 2019

من خلال الجدول يتبين أن مدة توقف الحافلة قصير حيث أن نسبة 80% من السائقين يرون أن مدة التوقف قصير

3-4 قسم خاص بسائقي حافلات المؤسسة العمومية للنقل الحضري:

جدول رقم (19): حالة الحافلة رسم بياني رقم 14 حالة الحافلة

الحافلة	العدد	النسبة
---------	-------	--------

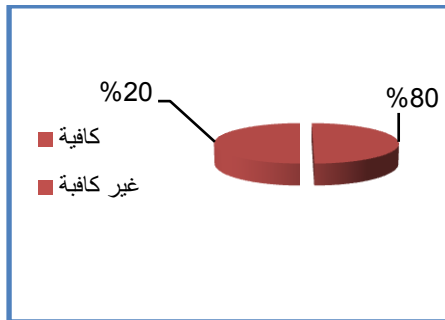


النسبة (%)	العدد	الفئة
80	08	جيدة
20	02	متوسطة
00	0	قديمة
100	10	المجموع

نتائج الاستمارة 2019

من خلال الجدول نلاحظ أن حافلات المؤسسة العمومية للنقل في حالة جيدة

جدول رقم (20): ثمن التسعيرة رسم بياني رقم 15: ثمن التسعيرة



ثمن التسعيرة	العدد	النسبة (%)
كافية	08	80
غير كافية	02	20
المجموع	10	100

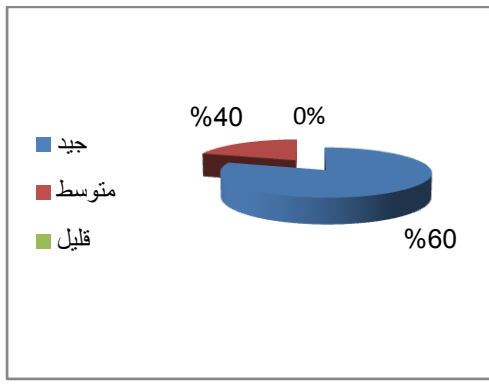
نتائج الاستمارة 2019

من خلال الجدول نجد أن 80% من السائقين يرى أن التسعيرة كافية و 20% من السائقين يرى أن التسعيرة غير كافية.

جدول رقم (21) الإقبال على الخط رسم بياني رقم 16: الإقبال على الخط

الإقبال على الخط	العدد	النسبة (%)
جيد	4	40
متوسط	6	60

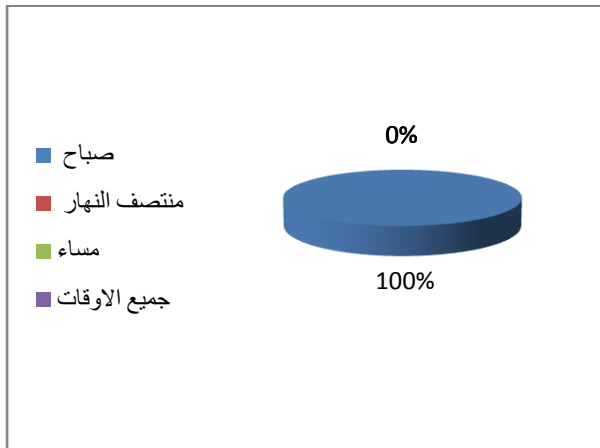
00	0	قليل
100	10	المجموع



نتائج الاستمارة 2019

من خلال الجدول يتبين أن الإقبال جيد على حافلات نقل المؤسسة وهذا حسب أجوبة السائقين بنسبة 60%

جدول رقم (22): أوقات الإقبال الرسم بياني رقم (17): أوقات الإقبال



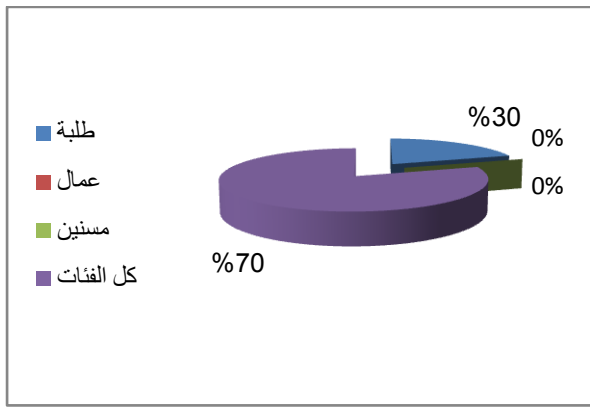
أوقات الإقبال	العدد	النسبة
صباح	10	100
منتصف النهار	00	00
مساء	00	00
جميع الاوقات	00	00
المجموع	10	100

نتائج الاستمارة 2019

يتبين أن أوقات الإقبال تكون في الصباح وذلك بنسبة 100% من خلال إجابات السائقين

جدول رقم (23): فئة الاستعمال رسم بياني رقم 18 فئة الاستعمال

فئة الاستعمال	العدد	النسبة
---------------	-------	--------

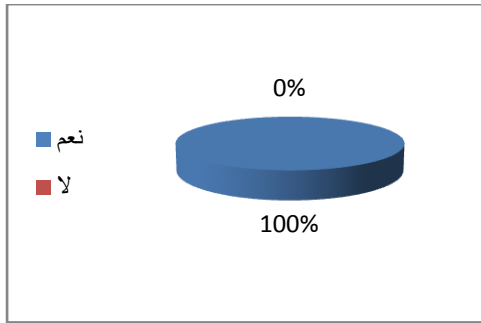


30	3	طلبة
00	00	عمال
00	00	مسنين
70	7	كل الفئات
100	10	المجموع

نتائج الاستمارة 2019

من خلال الجدول يتبين أن استعمال حافلات المؤسسة العمومية غير محصور على فئة معينة ولكن يستخدمه كل الفئات وذلك من خلال إجابات السائقين بنسبة 70%.

جدول رقم (24): هل الخط مناسب؟ رسم بياني رقم 19: هل الخط مناسب

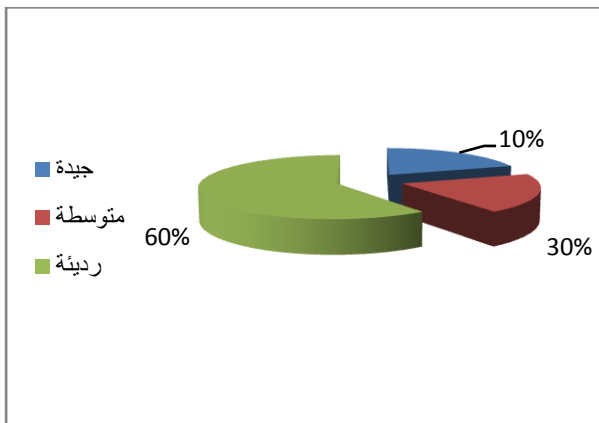


الخط مناسب	العدد	النسبة %
نعم	10	100
لا	00	00
المجموع	10	100

نتائج الاستمارة 2019

من خلال الجدول يتضح أن كل خطوط المؤسسة شغالة ومناسبة بنسبة 100% .

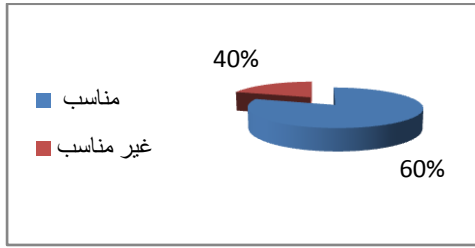
جدول رقم (25): حالة الطرقات رسم بياني رقم (20) حالة الطرقات



حالة الطرقات	العدد	النسبة
جيدة	1	10
متوسطة	3	30
رديئة	6	60
المجموع	10	100

من خلال الجدول نلاحظ أن حلة الطرقات رديئة بنسبة 60%

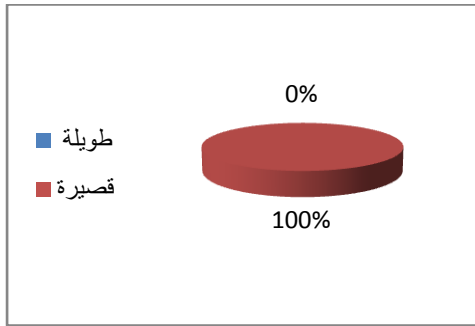
جدول رقم (26): مكان المحطة رسم بياني رقم 21- مكان المحطة



النسبة %	العدد	مكان المحطة
60	06	مناسب
40	04	غير مناسب
100	10	المجموع

من خلال الجدول نرى أن أغلبية المحطات مناسبة بنسبة 60%.

جدول رقم (27): مدة التوقف رسم بياني رقم 22: مدة التوقف



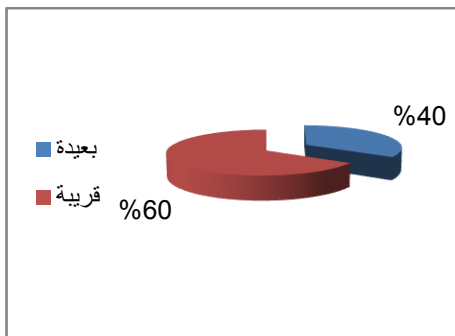
النسبة %	العدد	مدة التوقف
00	00	طويلة
100	10	قصيرة
100	10	المجموع

يتضح من خلال الجدول أن مدة توقف الحافلات قصيرة جدا من خلال إجابات السائقين ومن

خلال تقديراتنا خلال الدراسة الميدانية حيث قدرة مدة التوقف مرهونة بصعود الركاب.

4-5 جزء خاص بالركاب (الخواص):

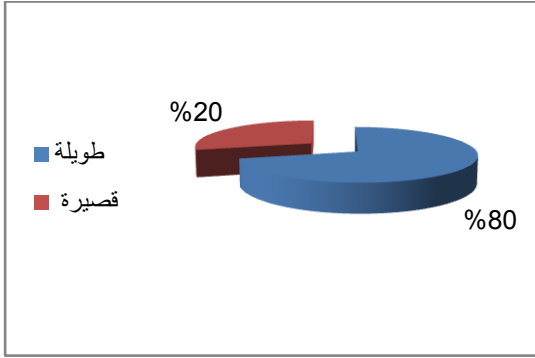
جدول رقم -28-: مكان المحطة رسم بياني رقم -23- مكان المحطة



النسبة %	العدد	المحطة
40	40	بعيدة
60	60	قريبة
100	100	المجموع

من الجدول نستنتج ان مكان المحطة قريب من سكناتهم عموماً.

جدول رقم (29) مدة الانتظار رسم بياني رقم (24): مدة الانتظار

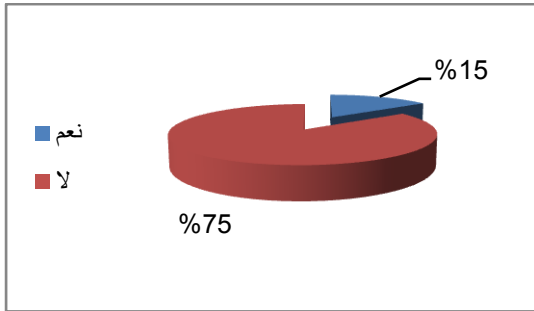


مدة الانتظار	العدد	نسبة
طويلة	80	80
قصيرة	20	20
المجموع	100	100

نتائج الاستمارة 2019

من خلال الجدول أعلاه نجد أن 80% يؤكدون على طول المدة وقد تصل إلى نصف ساعة ناهيك عن المشادات الكلامية بين أصحاب المركبة والركاب إضافة إلى تعطيل سير حركة المرور .

جدول رقم (30): تبديل الخط رسم بياني رقم 25: تبديل الخط

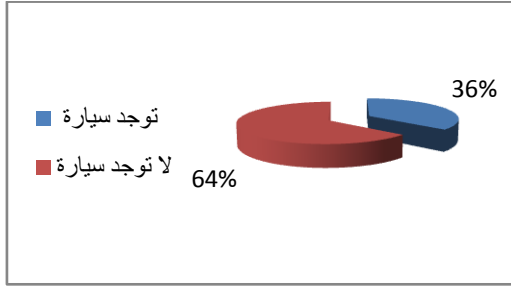


تبديل الخط	العدد	النسبة
نعم	15	15
لا	75	75
المجموع	100	100

نتائج الاستمارة 2019

من خلال النسب المبينة نلاحظ ان نسبة 75% يرون ان الخط مناسب لموافقة خدمة مصالحهم اما 15% فيرون عكس ذلك لما يتنافى مع مصالحهم ..

جدول رقم (31): ملكية السيارة رسم بياني رقم 26: ملكية السيارة

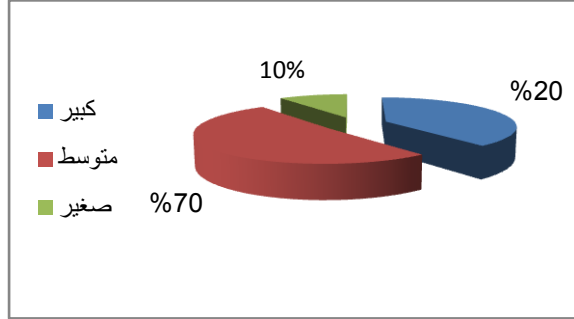


النسبة	العدد	ملكية السيارة
36	36	توجد سيارة
64	64	لا توجد سيارة
100	100	المجموع

نتائج الاستثمار 2019

من خلال الجدول يتضح أن أغلبية مستعملي النقل الحضري لا يملكون سيارات مما يضطرهم إلى استخدام حافلات النقل الحضري لقضاء حاجياتهم.

جدول رقم (32): الازدحام في الحافلة رسم بياني رقم 27 - الازدحام في الحافلة

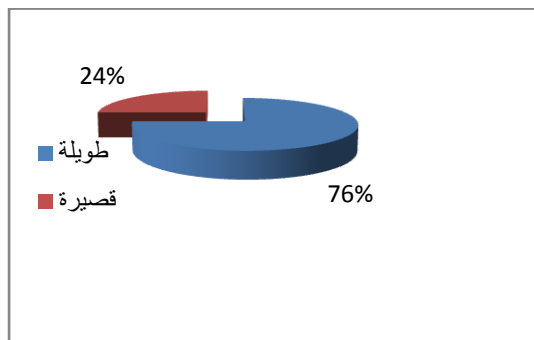


النسبة	العدد	الحجم
20	20	كبير
70	70	متوسط
10	10	صغير
100	100	المجموع

نتائج الاستثمار 2019

نستنتج من خلال هذا الجدول اننا هناك ازدحام متوسط في الحافلة بنسبة 70% و هذا ما يفسر وجود المنافسة الكبيرة على مستوى بعض الخطوط .

جدول رقم (33) مدة توقف الحافلة رسم بياني رقم 28: مدة توقف الحافلة



المدة	العدد	النسبة
طويلة	76	76
قصيرة	24	24
المجموع	100	100

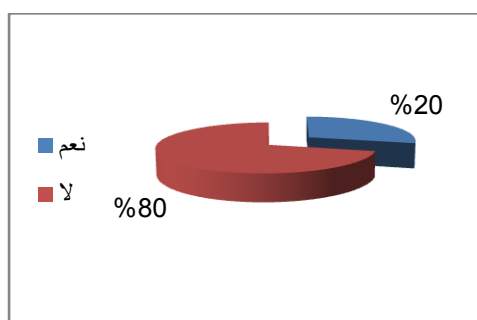
نتائج الاستمارة 2019

يلاحظ ان 76% من المستجوبين ان المدة التي تتوقف فيها الحافلة سواء في المواقع او المحطات طويلة وهذا راجع الى ضعف في الجانب التنظيمي لمنظومة النقل الحضري وسوء التسيير والمراقبة.

رسم بياني رقم (29): الازدحام في

جدول رقم (34) الازدحام في المواقع

المواقف



الازدحام	العدد	النسبة
نعم	20	20
لا	80	80
المجموع	100	100

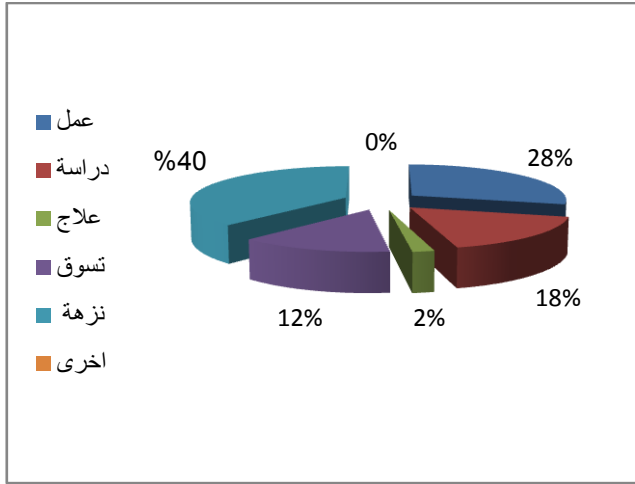
نتائج الاستمارة 2019

جدول رقم 35: أهمية الموقف

15	موقف مهم
0	موقف غير مهم
15	غير كافي

يبين الجدول أعلاه أن نسبة 80% من مستعملي النقل الجماعي يرون أن الازدحام نوعا ما لا يوجد وهناك بعض المواقع التي تحوي كما هائلا من الازدحام وخاصة يوم الأحد.

جدول رقم (36) سبب التنقل رسم بياني رقم 30 سبب التنقل

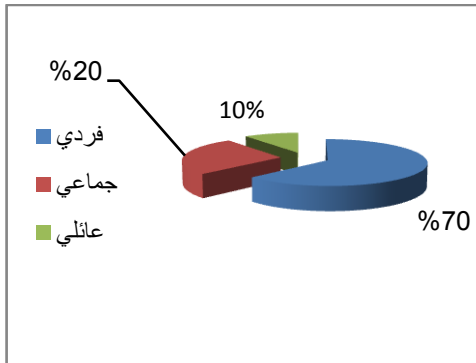


سبب التنقل	العدد	النسبة
عمل	28	28
دراسة	18	18
علاج	02	02
تسوق	12	12
نزهة	40	40
اخرى	00	00
المجموع	100	100

نتائج الاستمارة 2019

بين الجدول أعلاه أن معظم التنقلات اليومية للسكان تدور أساساً حول التنزه والعمل والدراسة حيث نجد 40% من العينة المدروسة ينتقلون من أجل التنزه. و الفئة الثانية ينتقلون من أجل العمل بنسبة 28% من مجموع التنقلات ثم تأتي التنقلات من أجل الدراسة في المرتبة الثالثة بنسبة 18%

جدول رقم (37): نوع التنقل رسم بياني رقم 31 نوع التنقل



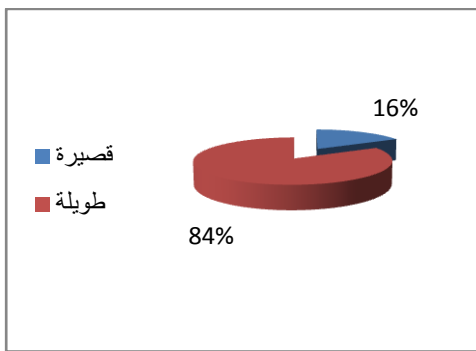
النوع	العدد	النسبة
فردى	70	70
جماعى	20	20
عائلى	10	10
المجموع	100	100

نتائج الاستمارة 2019

يوضح الجدول أعلاه أن التنقلات اليومية للسكان هي تنقلات فردية في الغالب إذ تشكل نسبة 70%.

جدول رقم (38): مدة الوصول رسم بياني رقم 32: مدة الوصول

مدة الوصول	العدد	النسبة
------------	-------	--------

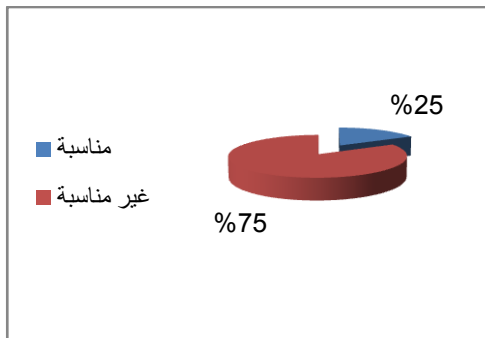


16	16	قصيرة
84	84	طويلة
100	100	المجموع

نتائج الاستمارة 2019

من الجدول أعلاه يتضح لنا أن نسبة 84% من المستجوبين يؤكدون أن المدة التي يستغرقونها سواء إلى المكان المقصودة من نقطة الانطلاق إلى الوصول هي مدة طويلة بسبب بطء سير الحافلات والتوقف العشوائي و عدم احترام وقت التوقف حيث تأخذ وقت كبير في الموقف.

رسم بياني رقم 33 ثمن التسعيرة



جدول رقم (39): ثمن التسعيرة

ثمن التسعيرة	العدد	النسبة
مناسبة	25	25
غير مناسبة	75	75
المجموع	100	100

نتائج الاستمارة 2019

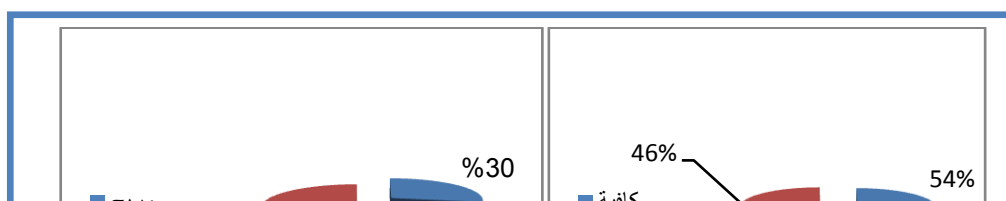
من خلال الجدول يتضح أن التسعيرة غير مناسبة نظرا لغياب العديد من المتطلبات في وسائل النقل .

جدول رقم (40): يوضح عدد الحافلات (كافي ، غير كافي) و الراحة للمستعملين

الرأي	العدد	النسبة %	الرأي	العدد	النسبة
كافية	54	54	مريح	30	30
غير كافية	46	46	غير مريح	70	70
المجموع	100	100	المجموع	100	100

استمارة الاستبيان 2019

رسم بياني رقم 34: يوضح عدد الحافلات (كافي ، غير كافي) و الراحة للمستعملين



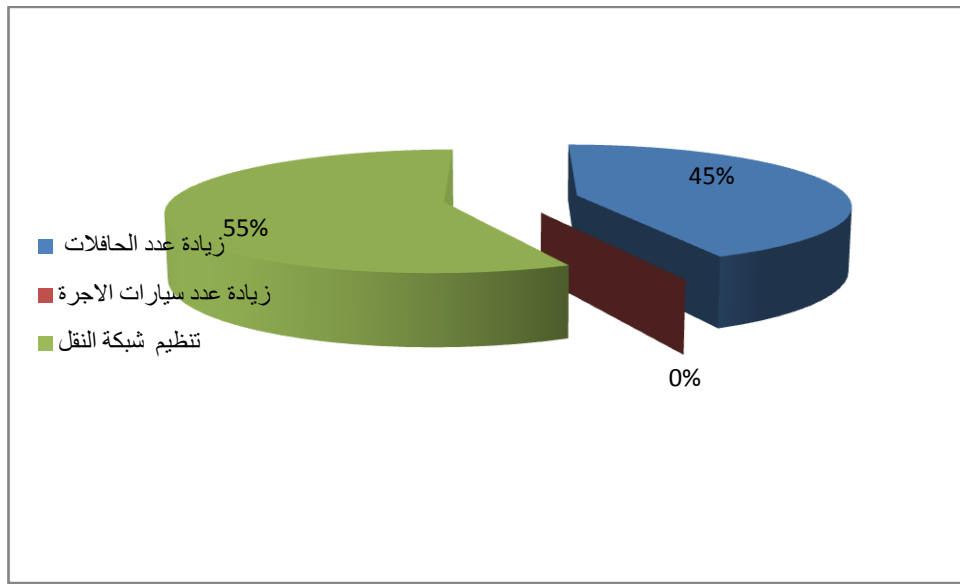
نلاحظ من خلال الجدول أن نسبة كبيرة من الناس يرون أن النقل الحضري كافي 54% بينما ما نسبته 70% يرونه انه غير مريح و من بين أسباب قلة الراحة الاكتظاظ ، حالة المركبة التي لها دور كبير وفعال في تحقيق الراحة والرفاهية للمتقنين و التي هي من بين الأهداف الرئيسية للنقل الحضري الذي يصبو إلى تحقيقها

جدول رقم(41): اقتراح لتحسين النقل

النسبة	العدد	الرأي
45	45	زيادة عدد الحافلات
00	00	زيادة عدد سيارات الأجرة
55	55	تنظيم شبكة النقل
100	100	المجموع

استمارة الاستبيان 2019

رسم بياني رقم(35): اقتراح لتحسين النقل

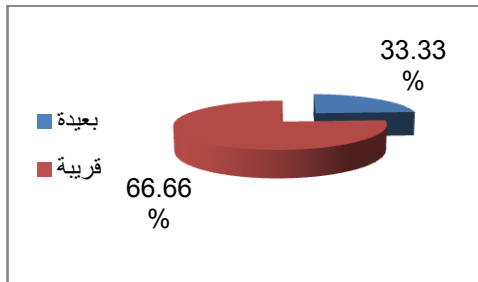


نستنتج من خلال الجدول أعلاه أن الاقتراحات المقدمة من طرف المتقفلين لتحسين النقل الحضري تتلخص أساساً حول تنظيم شبكة النقل و التي تشكل النسبة الأكبر بمعدل 55% أما بالنسبة لزيادة عدد الحافلات فتمثل نسبة 45% فقط

4-6 جزء خاص بالركاب (المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري):

رسم بياني رقم 36 مكان المحطة

جدول رقم (42): مكان المحطة



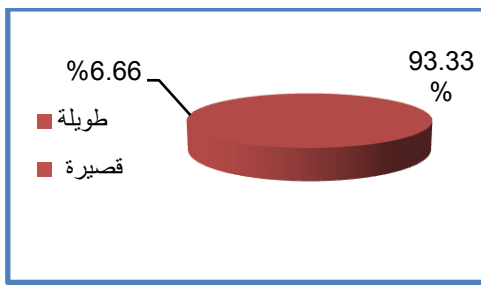
المحطة	العدد	النسبة
بعيدة	10	33.33
قريبة	20	66.66
المجموع	30	100

نتائج الاستمارة 2019

نجد أن أغلبية السكان يجدون أن محطة الانطلاق قريبة لان مكان سكنهم في وسط المحيط الحضري.

جدول رقم (43) مدة الانتظار رسم بياني رقم (37): مدة الانتظار

مدة الانتظار	العدد	النسبة
طويلة	2	06.66
قصيرة	28	93.33

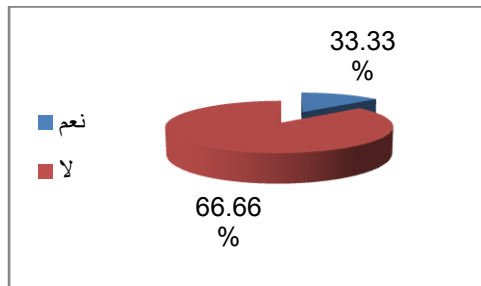


100	30	المجموع
-----	----	---------

نتائج الاستمارة 2019

من خلال الجدول أعلاه يرى ان 06.66 % من العينة المأخوذة أن مدة الانتظار ليست طويلة نوعا ما وذلك طبقا لبرنامج الحركة المسطر .

رسم بياني رقم 38: تبديل الخط



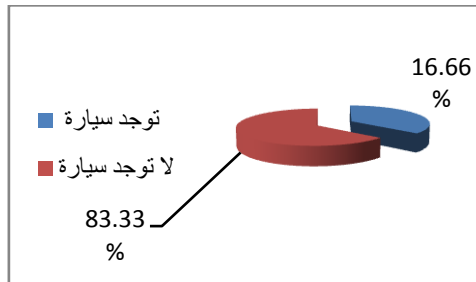
جدول رقم (44): تبديل الخط

النسبة	العدد	تبديل الخط
33.33	20	نعم
66.66	10	لا
100	50	المجموع

نتائج الاستمارة 2019

إن نسبته 66.66% لا يبدلون الخطوط نظرا لموافقة مصالحيهم اليومية ولراحة استخدام الحافلة.

رسم بياني رقم 39: ملكية



جدول رقم (45) ملكية السيارة

السيارة

النسبة	العدد	ملكية السيارة
16.66	05	توجد سيارة
83.33	25	لا توجد سيارة
100	30	المجموع

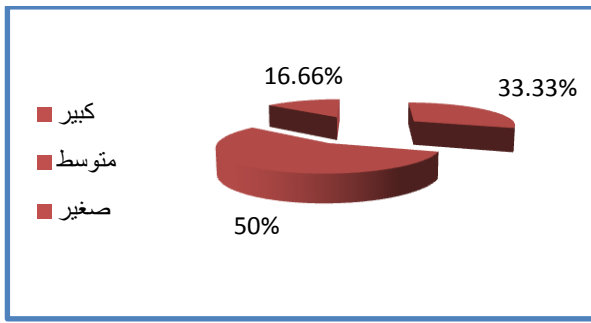
نتائج الاستمارة 2019

من خلال الجدول يتبين أن معظم مستخدمي الحافلات لا يملكون سيارة.

رسم بياني رقم 40 الازدحام في الحافلة

جدول رقم (46): الازدحام في الحافلة

النسبة	العدد	الحجم
50	15	كبير

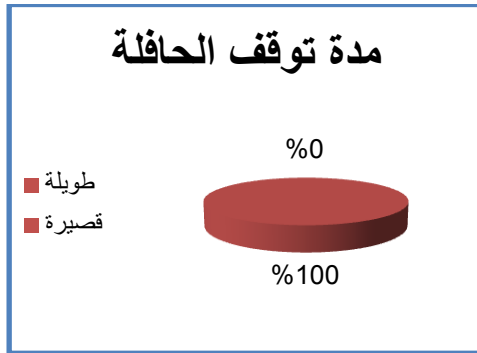


متوسط	10	33.33
صغير	5	16.66
المجموع	30	100

نتائج الاستمارة 2019

نستنتج من خلال هذا الجدول أن هناك ازدياد كبير في الحافلة بنسبة 50% و 33.33% يرون أن الازدياد متوسط.

جدول رقم (47): مدة توقف الحافلة رسم بياني رقم (41): مدة توقف الحافلة



المدة	العدد	النسبة
طويلة	00	00
قصيرة	30	100
المجموع	30	100

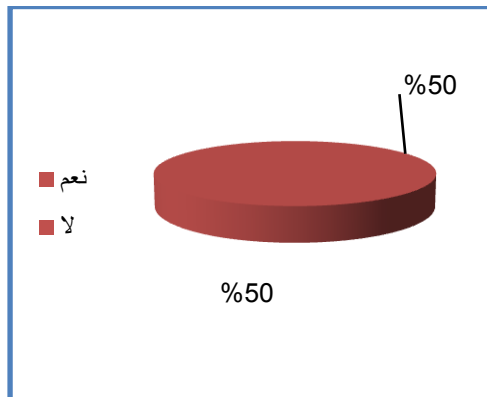
نتائج الاستمارة 2019

من خلال الجدول يتضح لنا أن مدة توقف الحافلة قصير بنسبة 100%.

رسم بياني رقم 42: الازدياد في

جدول رقم (48): الازدياد في الحافلة

الحافلة



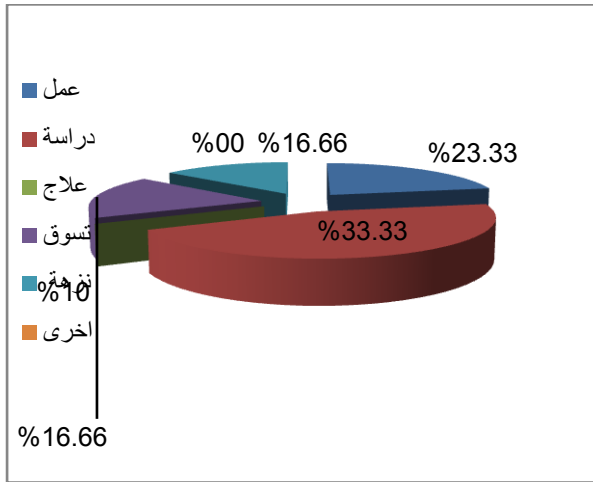
الازدياد	العدد	النسبة
نعم	15	50
لا	15	50
المجموع	30	100

جدول رقم (49): حالة الموقف

موقف مهم	20
موقف غير مهم	0

بين الجدول أعلاه أن نسبة 50% من مستعملي النقل الجماعي لا يرون بأن هناك ازدحام في المواقف في حين العكس 50% يرون أن هناك ازدحام وذلك يعود لعدم القدرة على استيعاب الحافلات

رسم بياني رقم (43): سبب التنقل



جدول رقم (50): سبب التنقل

سبب التنقل	العدد	النسبة
عمل	05	16.66
دراسة	05	16.66
علاج	00	00
تسوق	07	23.33
نزهة	03	10
اخرى	10	33.33
المجموع	30	100

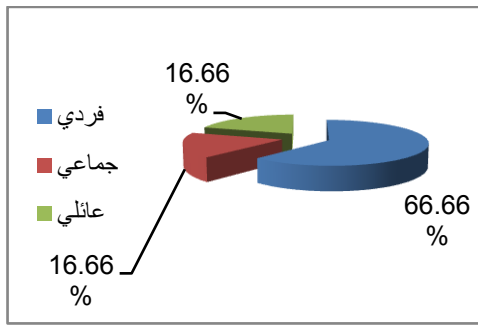
نتائج الاستمارة 2019

بين الجدول أن معظم التنقلات تكون من أجل الدراسة والعمل لسرعة الحافلة وراحتها تليها التنقلات من أجل العمل وهذا راجع لنفس السبب .

رسم بياني رقم (44): نوع التنقل

جدول رقم (51): نوع التنقل

النوع	العدد	النسبة
فردى	20	66.66
جماعى	05	16.66



الفئة	العدد	النسبة (%)
عائلي	05	16.66
المجموع	30	100

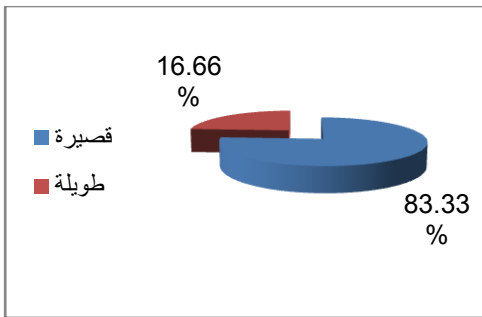
نتائج الاستمارة 2019

يشير الجدول أن مختلف التنقلات اليومية للمستعملين تكون فردية .

رسم بياني رقم (45): مدة

جدول رقم (52): مدة الوصول

الوصول



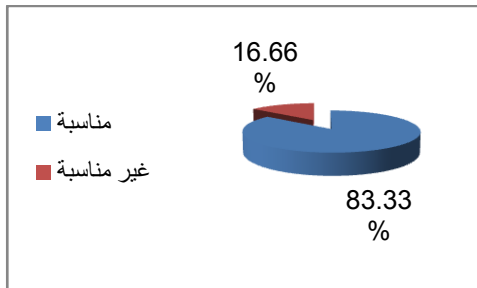
مدة الوصول	العدد	النسبة
قصيرة	25	83.33
طويلة	05	16.66
المجموع	30	100

نتائج الاستمارة 2019

يشير الجدول إلى أن مدة الوصول تكون قصيرة ولا تستغرق وقتا كبيرا

رسم بياني رقم (46) ثمن التسعيرة

جدول رقم (53): ثمن التسعيرة



ثمن التسعيرة	العدد	النسبة
مناسبة	25	83.33
غير مناسبة	05	16.66
المجموع	30	100

نتائج الاستمارة 2019

من خلال الجدول نرى أن 83.33% يرون أن ثمن التسعيرة مناسب وفي متناول الجميع بالنظر للخدمة المقدمة.

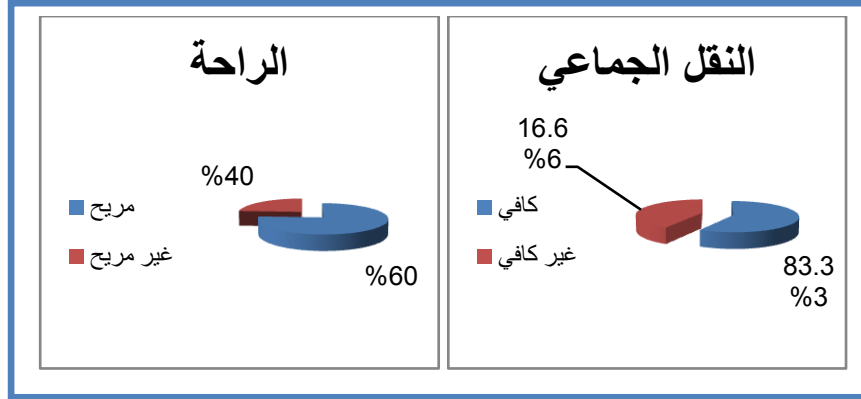
جدول رقم (54): يوضح عدد الحافلات (كافي ، غير كافي) و الراحة للمستعملين

الرأي	العدد	النسبة (%)	الرأي	العدد	النسبة (%)
كافي	25	83.33	مريح	60	60

40	40	غير مريح	16.66	05	غير كافي
100	100	المجموع	100	50	المجموع

نتائج استمارة 2019

رسم بياني رقم (47): يوضح عدد الحافلات (كافي ، غير كافي) و الراحة للمستعملين



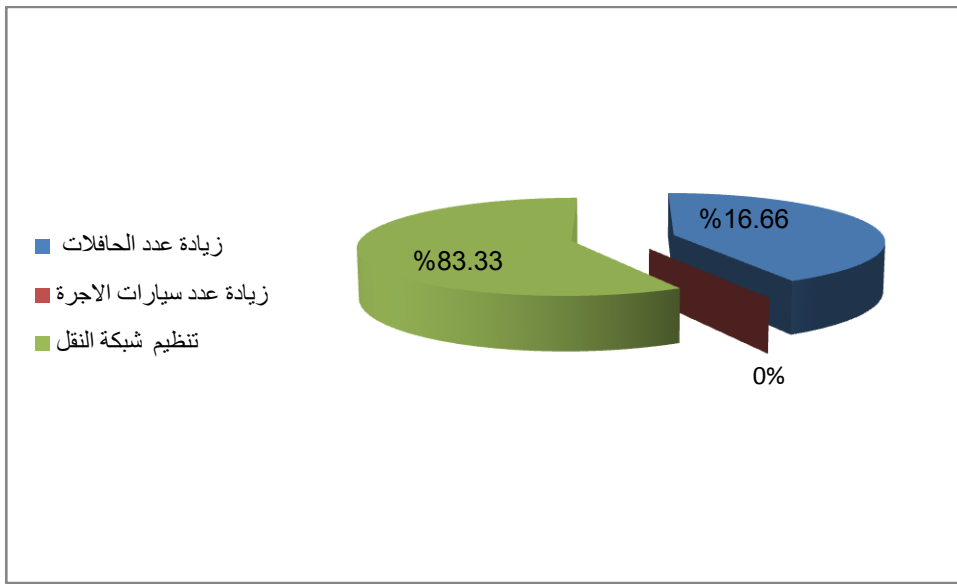
نلاحظ من خلال الجدول أن نسبة 83.33% من الناس يرون أن النقل الحضري كافي بينما ما نسبته 60% يرونه مريح و يرجع ذلك للراحة واستغلال الوقت والخدمة المقدمة مقارنة بحافلات الخواص.

جدول رقم (55): الاقتراح لتحسين النقل

النسبة	العدد	الرأي
16.66	05	زيادة عدد الحافلات
00	00	زيادة عدد سيارات الأجرة
83.33	25	تنظيم شبكة النقل
100	30	المجموع

نتائج الإستمارة 2019

رسم بياني رقم (48): الاقتراح لتحسين النقل



نستنتج من خلال الجدول أعلاه أن الاقتراحات المقدمة من طرف المتقنين لتحسين النقل الحضري تتلخص أساساً حول تنظيم النقل و التي تشكل النسبة الأكبر بمعدل 83.33% أما بالنسبة لزيادة عدد الحافلات فتمثل نسبة 16.66% فقط والمطالبة بإلغاء أو تجديد حظيرة الناقلين الخواص .

النتائج التي توصلنا إليها من خلال دراستنا للعينة:

✚ إنعدام المحطات اللازمة التي توفر الخدمة المناسبة على مستوى بعض الأحياء .

✚ نقص في تهيئة المواقع وعدم تناسبها مع التوقف .

✚ صعوبة التنقل للمواطنين وطول مدة الانتظار لوصول الحافلة.

✚ نقص في الحافلات على مستوى بعض الخطوط وخاصة رقم 17-20 .

✚ حاجة المواطن الى دعم حظيرة المؤسسة العمومية للنقل الحضري لما تقدمه من خدمة

جيدة.

✚ معظم التنقلات تكون باستعمال حافلات النقل الجماعي لمغلاء ثمن تسعيرة سيارة الأجرة.

✚ تنظيم وإعادة هيكلة النقل الحضري الجماعي للمدينة هو الشغل الراهن للمواطنين لتسهيل

الحركة داخل المدينة .

خلاصة الفصل:

حاولنا من خلال الدراسة التحليلية للنقل الحضري و مدى ارتباطه بالتوسعات العمرانية معرفة أثر النقل الحضري عليها ، وبعد المعاينة الميدانية التي قمنا بها وجدنا ان النقل الحضري لا يتماشى و متطلبات السكان المتزايدة في ظل التوسع العمراني المستمر لهاته التجمعات و مما صعب أيضا في تسهيل حركة التنقل بين المدينة و التوسعات هو موقع المدينة الذي يعتبر همزة وصل و عبور لمختلف الجهات ، فمرور الحركة عبر المسارات التي تربط بين المدينة و التوسعات العمرانية زاد من نسبة التدفقات مما خلق ضغطا و اختناقا في هذه المسارات و صعب من وصول خدمة النقل الى هاته التوسعات ، مما أنتج عدة مشاكل منها :

-سوء توزيع شبكة النقل الحضري مما أزم من تنقلات السكان و قضاء حاجياتهم .

- انعدام التهيئة في جميع المواقع عموما .

- الحالة السيئة لبعض المسالك و التي أدت إلى صعوبة سيولة الحركة خاصة اوقات الذروة .

- نسب التدفقات المرورية لا تتناسب مع ابعاد بعض الطرق خاصة تلك المتواجدة في قلب المدينة كالخط رقم 04 و 05.

فمن خلال هذه النقاط نستطيع القول ان النقل الحضري بمدينة المسيلة لم

يواكب التوسعات العمرانية للتجمعات ، هذه الأخيرة ومع تطورها ارتفعت

معها نسبة الطلب على النقل وزادت من وتيرته . و عليه فان سوء تنظيم

النقل الحضري من جهة و غياب الهياكل القاعدية التي تربط المدينة

بالتوسعات الثانوية من جهة أخرى و خلق ما يسمى باللا تكامل بين تطور

و توسع المدينة و التغطية بالنقل الحضري لذلك تطرقنا إلى بعض الحلول و

الاقتراحات التي من المفترض ان تكون فعالة على ارض الواقع و التي من شأنها أن تضع حدا من صعوبة التنقلات من و الى التوسعات العمرانية و تعمل على تغطية هذه الاخيرة بالنقل الحضري لأن كليهما مكمل للآخر .

التحقق من الفرضيات

✓ **الفرضية الأولى :** سوء التنسيق بين قطاع النقل وقطاع التعمير والهندسة المعمارية والبناء (المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير ومخطط شغل الأراضي) وذلك بالفصل بين العمل التخطيطي وقطاع النقل.

فمن خلال الاستمارة توصلنا إلى النتائج التالية

- ✚ التوزيع الغير منظم لخطوط النقل والتفاوت في كثرة الحافلات على مستوى الخطوط أثر سلبا على مردود الخدمة بالنسبة لمستعملي النقل الحضري الجماعي.
- ✚ التركيز على بعض المناطق دون سواها من طرف الناقلين .
- ✚ تداخل الحركة الميكانيكية مع حركة المشاة .
- ✚ نقص ربط التوسعات الجديدة بالمدينة بوسائل النقل (الجماعية-سيارات الأجرة) .
- ✚ حالة بعض الطرقات رديئة مما تعطل حركة المرور.
- ❖ ومنه نستنتج أن الفرضية الأولى صحيحة
- ✓ **الفرضية الثانية:** تدهور عنصر النقل الحضري في مناطق التوسعات راجع الى سوء التنظيم والرقابة من قبل الهيئات المختصة والمشاركة.

فمن خلال الاستمارة توصلنا إلى النتائج التالية

- ✚ غياب الرقابة التامة للناقلين من طرف السلطات المعنية.
- ✚ مراعاة الجانب المادي أكثر منه ماهو خدماتي من طرف الناقلين الخواص .
- ✚ قدم حظيرة الناقلين الخواص وكثرة الحافلات مما يؤدي إلى اختناق كبير وشلل تام للحركة في بعض بعض المواقف غير مهيأة تماما و تخلو من أدنى وسائل الراحة ط من المدينة

✚ صعوبة التواصل بين بعض الأحياء منها الجديدة ومنها القديمة

نظرا للتغطية الغير كافية على مستوى تلك الأحياء من طرف وسائل النقل

❖ ومنه نستنتج أن الفرضية الثانية صحيحة

الاقتراحات والتوصيات:

لأجل عصرنة قطاع النقل الحضري للمدينة والتخفيف من المشاكل التي يعانيها السكان وعدم المزج بين النقل الحضري مع التوسع العمراني الحالي نستخلص بعض النقاط المهمة التالية:

1- على مستوى التسيير :

✚ معايشة الواقع وتكليف متخصصين في النقل في تحديد الطرق والمداخل.

✚ مطابقة مخطط اتانقل والحركة وفق دراسات علمية ميدانية تتماشى والتوسع

العمراني.

✚ المشاركة الفعلية لكل الهيئات والتنسيق في إعداد المخططات العمرانية ومخطط

الحركة والمرور.

✚ عصرنة وسائل النقل عمومًا مواكبة التوسعات العمرانية.

✚ الرقابة الدورية للناقلين من أجل تقديم خدمة نوعية للمواطنين.

✚ وضع رزنامة لمعاينة ساعات العمل على مدار السنة.

✚ الدمج بين جميع مؤسسات النقل الحضري لبعث روح التميز والتنافس نحو الأفضل .

✚ إعادة تهيئة جميع الهياكل القاعدية لبث النشاط لدي مستعملي النقل الحضري.

2- على مستوى وسائل النقل:

✚ وضع دفتر شروط من صفاته تحديد طبيعة المركبة وعصرنتها مع التطور

التكنولوجي.

✚ الموازنة في خطوط النقل وحسن توزيعها ربحًا للوقت وتقديمًا للخدمة.

✚ التهوية الجيدة والنظافة المستمرة للمركبة وفرض الإحترام بين الركاب.

✚ وضع أعوان رقابة داخل المركبة للمراقبة الجدول الزمني للحركة السير .

✚ التساوي في منح الإمتيازات بين جميع مؤسسات النقل العمومي .

3- على مستوى الهياكل القاعدية:

3-1- الطرقات:

✚ إدراج محولات جديدة لفك الضغط والازدحام وخاصة عند مداخل المدينة.

✚ إضافة معابر جيدة كالطريق رقم - 11 وخاصة الطرق المتعلقة بالتوسعات

الحضرية لسهولة الوصول إليها وربطها أكثر بالمدينة.

3-2- على مستوى حركة المشاة:

✚ إعطاء بعد ميداني متمثلا في إعادة تهيئة الممرات وفصل حركة المشاة عن الحركة

الميكانيكية.

3-3- على مستوى المواقع والمحطات:

✚ التجديد الكلي للمواقف وإعادة تهيئتها من جديد مع وضع أنظمة ذكية لتسهيل حركة

المركبات.

✚ إنجاز مواقف و تهيئتها على مستوى التوسعات العمرانية مع توفير الأمن بها.

✚ إدماج التوسعات الحضرية في تهيئة المواقع وعدم التركيز على وسط المدينة والمناطق ذات

الأهمية فقط.

✚ الرقابة الدورية لمحطة المسافرين القديمة وتنظيم الحركة على مستواها لنزع التسيب

بها.

✚ تجهيز المواقع بمختلف اللوحات العمودية الخاصة بتنظيم الحركة ومنع استغلال

الموقف من طرف السيارات الخاصة

خاتمة عامة:

يُعبّر النقل الحضري دورا كبيرا في ربط وفك العزلة على التوسعات

العمرانية في الوسط الحضري للمدن بحيث يهاهم توسع المناطق العمرانية

فهو يمثل الركيزة الأساسية التي يتركز عليها التوسع عموما وذلك من أجل

تلبية متطلبات الأفراد وتلبية حاجاتهم المختلفة والمتزايدة، شريطة نجاعة

وفعالية نظام النقل الحضري وكفاءته في القيام بالمهام المرجوة به ودرجة

تحقيقه للأهداف والغايات المنشودة منه.

إلا أن عدم مسايرة النقل الحضري للتوسع العمراني داخل المدينة وخارجها

وسوء التسيير للأهداف المرجوة منه، مما يتطلب بذل جهودا كبيرا في تنظيم

التنقل داخل الوسط الحضري والتوسعات العمرانية.

إن من جملة المشاكل التي تعانيها الأحياء السكنية والتوسعات الحضرية

الجديدة هي غياب التغطية الكافية للنقل الحضري على مستوى هاته الأحياء

وهذا يعود إلى سوء التخطيط هذا ما جعلنا نطرح إلزامية إشراك مختصين

في النقل عند تخطيط مثل هذه التوسعات والأخذ بعين الاعتبار ما يتضمنه

مخطط الحركة والمرور بالموازاة مع المخططات العمرانية. أصبح من

الضروري توفير النقل للأحياء البعيدة على وسط المدينة، لأن النقل يؤثر

في سيولة وسهولة الوصول أو العكس بالنسبة لسكان الأحياء الجماعية

العالية الكثافة والتوسعات الحالية والمستقبلية.

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة المسيلة

تخصص: تسيير التقنيات الحضرية

فرع: مدينة والنقل الحضري ماستر 02

عنوان البحث: تأثير النقل الحضري على التوسعات العمرانية

(دراسة حالة مدينة المسيلة)

الاستمارة 2019

نحن الطالبة: - مرزوق محمد الزين

- مسعودي سماعيل

بصدد تقديم مذكرة التخرج بعنوان «تأثير النقل الحضري على التوسعات العمرانية»

إن الهدف من هذه الاستمارة هو البحث العملي فقط ، لذا الرجاء ملء الاستمارة بعناية تامة)

ملء الفراغات (.....) بالمعلومات المناسبة ووضغ علامة X في المربع المناسب).

_ جزء خاص سائقي بالنقل الجماعي:

1 محطة الانطلاق:..... محطة الوصول:.....

2 حالة الحافلة: بيده سطة قد

3 -التسعيرة فية غير ك

4 -الإقبال على الخط: صباحا مساء منتصف النهار

- 5 أوقات بال: ياها باء منتصف بار
- 6 ما هي الفئة الأكثر استعمالاً للحافلة؟: ميذ عمال مس ع
- 7 هل الخط مناسب نعم لا
- 8 حالة الطرقات؟: جيدة متوسطة رديئة
- 9 مكان طة؟ اسب غير مناسب إذا كان غير مناسب لماذا
.....؟
- 10 - المدة المستغرقة في المحطة:
- 11 - هل هذه المدة التي تستغرقها الحافلة محترمة؟
- 12 - قدرة استيعاب الحافلة:

جزء الخاص بالركاب:

- 1 مكان السكن:
- 2 محطة الانطلاق: ... بدة بية
- 3 مدة الانتظار هل هي؟: ويلة قصير
- 4 - أي خط تستعمل: ومار أيك
- 5 هل تملك سيارة
- 6 هل الازدحام في ال لة؟: كبير متوسط صغير
- 7 هل مدة توقف ال لة؟: طة قصيرة
- 8 هل هناك ازدحام في ال ف؟: لا -وما رأيك فيه
- 9 ما هي أسباب تنقلكم؟ حمل دراه سوقنزهة
- 10 - طبعة التنقل يردى عائلي جماعي ش آخر
- 11 - مدة الوصول إلى المكان المقصود: يلة قصيرة
- 12 - التسعيرة: بة غير مناسبة
- 13 - هل النقل الجماعي؟: كافي غير كافي مريح غير مريح

14 - ما هي اقتراحاتكم لتحسين النقل؟:

15 - زيادة عدد فلات تنظيم شبكة النقل بى

شكراً على التفهم والمساعدة