

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
République Algérienne Démocratique et Populaire
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي
Ministère de l'enseignement Supérieur et de la Recherche scientifique



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

جامعة محمد بوضياف بالمسيلة
معهد تسيير التقنيات الحضرية
قسم : العمران و البناء
شعبة : تسيير التقنيات الحضرية
تخصص: مدينة و نقل حضري

مذكرة تخرج مكملة لنيل شهادة ماستر أكاديمي

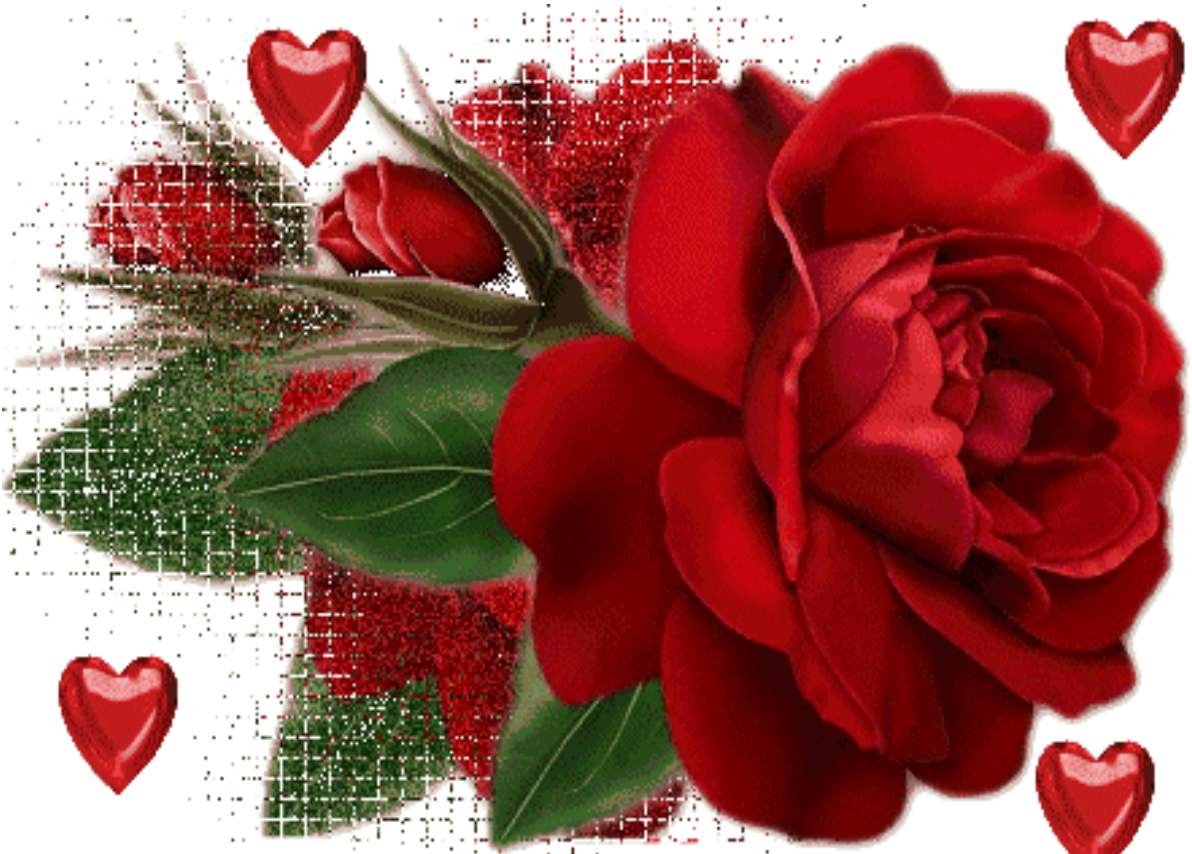
العنوان

أثر تموضع التجهيزات على شبكة النقل الحضري
دراسة حالة مدينة الجلفة

إشراف الأستاذ الدكتور:
- نويبات إبراهيم

إعداد الطالبين :
✓ هدروق عادل
✓ طويل جمال

السنة الجامعية: 2016/2015



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته

الإهداء

بسم الله الرحمن الرحيم
«وقل اعملوا فسيرى الله عملكم ورسوله والمؤمنون»
صدق الله العظيم

بأنامل تحيط بقلم أعياء التعب والأرق ولا يقوى على الحراك يتكأ على قطرات حبر مملوءة بالحزن والفرح
في آن واحد
حزن يشوبه الفراق بعد التجمع
وفرح لبزوغ فجر جديد من حياتي هو يوم تخرجي
هو بالنسبة لي يوم ميلادي لي
أتطلع فيه لما هو أت من همسات هذه الدنيا المليئة بالتفاؤل والأمل المشرق
إهدائي هنا ليس لتخرجي فقط
بل للتحليق نحن والرفقة في سماء مملوءة بغمام يصحبه المزن هي فرص تقتنص
وثمرات تقطف عندما تكون يانعة وها أنا أقف لأقطف إحدى هذه الثمرات التي ينعت لي
وهي تخرجي في انتظار قطف المزيد بإذن الله
لعلني في هذه الكلمات البسيطة الحروف التي تتمايل بتمايل أنامل العاجزة عن تكلمة هذا الإهداء بسبب
الفراق
لصرح ضمني بين أحضانه فترات كالأم
هنا سوف أضع كلمات لكل من ترك بصمة في حياتي وغير من مجرها وعمق في توسيع مداركي العلمية
والعقلية
لكل من لملم احزاني بين فترة وأخرى
لكل من أشعرتني بأنني لست وحيدة في مجتمع مختلف
إهدائي إليك أيتها الأم التي كنت عوناً ودفء بين أضلعي
إليك ايها الأب الذي علمني بأن عندما تطفأ الأنوار لا بد من إضاءة الشمعة ولا نقوم بلعن الظلام
إلى القلوب الطاهرة الرقيقة والنفوس البريئة إلى رياحين حياتي إخوتي.
إلى من عرفت كيف أجدهم و علموني أن لا أضيعهم أصدقائي.
إلى جدتي رحمها الله و ادخلها فسيح جنانه

إلى الأستاذ الفاضل المشرف نوبيات ابراهيم الذي لم يبخل علينا بتوجيهاته ونصائحه القيمة التي كانت
عونا لنا في إتمام هذه المذكرة
أبعث أرق تحية وأعذب سيمفونية سمعتها واردها لكم بأنني أحببتكم من كل قلب

هدروق عادل

خطة البحث

الفصل التمهيدي: مدخل عام

مقدمة عامة

1- الإشكالية

2- المشكل الرئيسي

3- المشاكل الثانوية

4- الأهداف من الدراسة

5- الفرضيات

6- أسباب اختيار الموضوع

7- منهجية البحث

8- مراحل البحث

9- التقنيات المستعملة

10- الدراسات السابقة

الفصل الأول: السند النظري

1.1- تمهيد

2.1- المدينة

3.1 - التجهيزات

4.1 - شبكة الطرق و النقل الحضري في المدينة

خلاصة

الفصل الثاني : الدراسة تحليلية

تمهيد

1.2- الموقع الجغرافي

2.2- الموقع الإداري

3.2- لمحة تاريخية عن منطقة الدراسة

4.2- الموضع

5.2- الدراسة السكانية والسكنية والاقتصادية

6.2- دراسة التجهيزات الموجودة في المدينة

7.2- دراسة شبكات الطرق و النقل الحضري الجماعي

خلاصة

الفصل الثالث : خلاصة الدراسة

تمهيد

1.3- ملخص عام

2.3- اقتراحات و توصيات

الخاتمة

مدخل عام

مقدمة عامة

- 1- الإشكالية
- 2- المشكل الرئيسي
- 3- المشاكل الثانوية
- 4- الأهداف من الدراسة
- 5- الفرضيات
- 6- أسباب اختيار الموضوع
- 7- منهجية البحث
- 8- مراحل البحث
- 9- التقنيات المستعملة
- 10- الدراسات السابقة

المقدمة العامة :

تعد المدينة من ابرز الظواهر البشرية كونها تمثل مركزا لتجمع السكان فهي تنظم حيوي وعضوي معقد وخليط من استعمالات الأرض المختلفة والتي لا يمكن أن تؤدي وظائفها بدون حركة السكان والبضائع، لان هذه الاستخدامات نسجت لنفسها داخل المدينة شبكة من الشوارع وطرق مختلفة الدرجات لاستيعاب حركة السكان سواء حركة المشاة والحركة الميكانيكية وتنظيم المرور بها، يعتبر النقل هو المسئول عن سير حركة الحياة في المدينة بكافة أنشطتها وفعاليتها، وتعتبر التجهيزات العمومية داخل النسيج الحضري من أهم القطاعات التي تقدم الخدمات للسكان وترتبط ارتباط وثيقا بشبكة النقل الحضري داخل المدينة، حيث أن شبكة النقل الحضري تختلف من بلد إلي آخر من حيث تصميم شبكة الشوارع والطرق داخل المدينة والخطة التي تسير عليها، وتعتبر التجهيزات عامل أساسي في نمو المدينة إذ أنها تعتبر سبب رئيسي للحركة داخل النسيج العمراني لما توفره من خدمات ونشاطات وتلعب دور المنشط للحركة الوظيفية للنسيج العمراني الموجودة فيه، ويمكن قياس دور المدينة وتأثيرها على أساس التجهيزات أو المرافق وشبكة النقل الحضري الموجودة بها، حيث يعتبر هذان القطاعان من أهم العناصر لاستقطاب و استقرار السكان، و علي مستوي الجزائر توجد العديد من المدن التي تعتبر ذات زيادة سكانية وسكنية سريعة تصاحبها أيضا زيادة في التجهيزات العمومية مما يؤثر علي شبكة النقل لديها، وقد اخترنا مدينة الجلفة من ضمن هذه المدن وسنحاول من خلال دراستنا لمدينة الجلفة و إبراز اثر تموضع التجهيزات المهمة التي تستقطب السكان بدرجة كبيرة وتأثيرها علي شبكة النقل الحضري داخلها و إمتداد نطاق تأثيرها علي المدينة بكافة أنشطتها.

1- الإشكالية :

يعتبر النقل عنصرا هاما للحياة خصوصا مع توسع المدن وزيادة عدد السكان مما ترتب عليه زيادة الطلب على الرحلات اليومية لذا من الضروري توفير وسائل النقل المختلفة لنقل الأشخاص والبضائع ولتحقيق الوصول للمرافق العمومية.

حيث تشير الدراسات إلى أن عدد المركبات التي تسير على الطرق في العالم من المتوقع أن يتضاعف ليصل إلى 1.7 مليار مركبة بحلول عام 2035، وعند اقتران ذلك بالزيادة السكانية السريعة في المناطق الحضرية بالعالم – حيث سيقطن ستة من بين كل عشرة أشخاص بحلول عام 2030 – فإن مشكلة النقل في المدن تكون مرشحة لمزيد من التفاقم.

فتلك المدن التي تبني شبكات نقل حضرية أكثر كفاءة وشمولا، يمكنها أن تربط الناس بأماكن الوظائف والرعاية الصحية والتعليم. (رايتشل ك، 2013)

وتعد شبكة النقل في المدن الحضرية بمثابة العمود الفقري إذ تجعل حركة السكان أكثر مرونة وسرعة، يرتبط النقل مع القطاعات الأخرى بشكل وثيق فضلا عن كونه أحد أهم مكونات البنية التحتية.

ومن بين هذه القطاعات التي تؤثر وتتأثر بشبكة النقل الحضري داخل المدن قطاع المرافق العامة التي تقدم الخدمات للسكان، حيث توجد العديد من العوامل المتحكمة في توزيعها من أهمها) الكثافة السكانية والسكنية، طبيعة التجهيز أو المرفق في حد ذاته، طبيعة الحي أو المنطقة العمرانية، شبكة الطرق وشبكة النقل الحضري الموجودة) وعليه فإن هذا القطاع يختلف من بلد لآخر.

يعد قطاع التجهيزات والخدمات في الدول الغربية أساس تصميم شبكة الطرق وأصناف وسائل النقل المستعملة في التنقل وذلك باختيار الوسيلة المناسبة حسب المنطقة، فقد سجل في مدينة نيويورك استعمال وسائل النقل العام بنسبة كبيرة للوصول إلى التجهيزات وذلك بسبب كثافة الحركة في المنطقة بينما سجلت المدن الأقل كثافة اقل نسبة في استعمال النقل العام. (عبده س، 2007)

أما بالنسبة لمدن المغرب العربي فهي تعاني من عدم التوازن في استعمال وسائل النقل للوصول إلى التجهيزات المهمة مما أدى إلى ظهور مشاكل في سيولة الحركة وتداخل في حركة المشاة والحركة الميكانيكية وشكل ضغط في الشوارع الرئيسية التي منها يكمن الوصول لها، أما بالنسبة للمدن الجزائرية ذات الكثافة السكانية العالية كالعاصمة ومدينة وهران وعناية فان شبكة النقل الحضري تتأثر بتورع التجهيزات العمومية و تعاني مشاكل من ناحية حركة المرور و كذا المدن الأقل كثافة، حيث نأخذ مدينة الجلفة كمنطقة دراسة و

التي أصبحت حالياً مركز جذب للسكان لتوفرها على تجهيزات تقدم الخدمات التي تلبى حاجياتهم، كما أصبحت تنسم بعدم التنظيم وغياب سياسة واضحة المعالم في انجازها، نظراً للتوسع العمراني السريع والزيادة في الكثافة السكانية وكثافة الحركة في الشوارع الرابطة بين التجهيزات والمناطق السكنية، ما زاد من الضغط على شبكة النقل الحضري بسبب تمركز التجهيزات المهمة في منطقة محددة بالمدينة، هذا ما أدى إلى وجود تباين في سيولة الحركة داخل شبكة النقل الحضري بالنسبة للمدينة.

2- المشكل الرئيسي:

- التباين في توزيع التجهيزات العمومية و آثاره السلبية على شبكة النقل الحضرية.

3- المشاكل الثانوية:

- ازدحام الحركة و المرور خاصة في الطرق المؤدية إلى التجهيزات العمومية.

- صعوبة وصول سكان بعض الأحياء المهمشة إلى التجهيزات العمومية.

4- الأهداف من الدراسة:

1.4- الهدف الرئيسي:

- تقليص التفاوت و التباين في توزيع التجهيزات بين الأحياء لتحقيق توزيع متوازن.

1.4- أهداف ثانوية:

- تحديد معايير لتوزيع التجهيزات للحد من الآثار السلبية على شبكة النقل الحضري .

- تحقيق سيولة في الحركة المرورية وكذا تأمين الوصول إلى التجهيزات العمومية.

5- الفرضيات:

- غياب معايير تنظيم توزيع التجهيزات العمومية داخل المدينة ساهم في تزايد ازدحام الحركة المرورية.

- تواجد الأحياء الفوضوية و المهمشة تسبب في صعوبة الوصول إلى المرافق في المدينة.

6- أسباب اختيار الموضوع:

تم اختيار دراسة هذا الموضوع للعديد من الأسباب نذكر منها:

- المعرفة بالمنطقة وزيادة التعرف عليها من ناحية قطاعي النقل الحضري و التجهيزات العمومية.

- إثراء التخصص بموضوع جديد بالنسبة لمنطقة الدراسة.

- زيادة التعرف علي قطاعي النقل الحضري والتجهيزات العمومية و دورهما وأثرهما بالنسبة لمدينة الجلفة.
- مساهمة التخصص المدينة و النقل الحضري لزيادة التحصيل المعرفي.

7- منهجية البحث :

لقد تم إتباع المنهج الوصفي التحليلي في معالجة الموضوع و ذلك لإمكانية الوصف الدقيق للموضوع مستخدمين تحليل المعطيات و الفرضيات لتشخيص المشكل بصورة أدق ليتم من خلاله التعرف على كيفية توزيع و تموضع التجهيزات الموجودة ومعرفة أثرها على شبكة النقل الحضري داخل مدينة الجلفة.

8- مراحل البحث:

مررنا خلال عملية البحث بثلاثة مراحل تتمثل في:

1.8- مرحلة البحث النظري:

تم خلال هذه المرحلة الاطلاع على مختلف الوثائق والمعطيات النظرية التي تحتاج إليها الدراسة والمتمثلة في (الكتب، الدراسات و رسائل البحث السابقة المشابهة لموضوع الدراسة، المجالات، المراسيم، الانترنت) وغيرها من المصادر التي ساعدتنا في تحديد المشكل تفاديا من الخروج عن موضوع هذا البحث ودراسته بشكل سليم تماشيا مع تخصص المدينة والنقل الحضري.

2.8- مرحلة البحث الميداني:

اتسمت هذه المرحلة بخرجات ميدانية متكررة لجمع أكبر عدد ممكن من المعطيات، بهدف مطابقة المعلومات المتحصل عليها في مرحلة البحث النظري، كذا الاستجابات المباشرة مع مسؤولي المديرية ومختلف المصالح التقنية للاستفادة من خبراتهم حول الموضوع ومنطقة الدراسة.

الاتصال بمختلف الهيئات والمديريات و المصالح الإدارية والمتمثلة في:

- مديرية النقل لولاية الجلفة.
- المصالح التقنية لبلدية الجلفة.
- مكتب الدراسات و الانجاز العمراني- فرع المديرية في مدينة الجلفة (URBATI)
- مديرية التجهيزات العمومية لولاية الجلفة.

- مديرية البناء والتعمير لولاية الجلفة.
- مديرية التخطيط ومتابعة الميزانية لولاية الجلفة.
- مديرية الصحة.
- مديرية التربية.
- المؤسسة العمومية للصحة الجوارية.
- مديرية الشباب و الرياضة.
- مديرية الشؤون الدينية و الأوقاف.
- مديرية الخدمات الجامعية.

3.8- مرحلة التحصيل ومعالجة المعطيات:

تميزت هذه المرحلة من مراحل البحث بفرز المعطيات والمعلومات المتحصل عليها من المصادر السالفة الذكر وإسقاطها في جداول وخرائط وأشكال بيانية، ووضع مقارنة للإجابة عن الإشكالية المطروحة وبالاتماد على طرق التحليل السابقة سوف تتم معالجة وتنظيم موضوع هذا البحث.

خلال إنجاز هذا البحث واجهتنا عدة مشاكل وعراقيل أهمها:

- نقص بعض المعلومات الخاصة بمنطقة الدراسة من ناحية النقل الحضري بالمدينة.
 - نقص في الإحصاءات وتضاربها إن وجدت.
 - إضافة إلى غياب المعلومات في بعض الجوانب.
- رغم هذه الصعوبات إلا أننا حاولنا قدر المستطاع الإيفاء بأغلب جوانب هذا الموضوع وفق خطة العمل والمنهجية التي تم إتباعها في البحث.

9- التقنيات المستعملة:

تم اعتماد العديد من الطرق خلال جمع المعلومات نذكر منها ما يلي:

- الملاحظة
- التحقيقات الميدانية و الصور الفوتوغرافية
- المقابلة مع رؤساء المصالح التقنية في المديرية المعنية.

10- الدراسات السابقة :

من أهم الدراسة السابقة المشابهة لموضوع الدراسة:

1- مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر دفعة جوان 2015 معهد تسيير التقنيات الحضرية- المسيلة- تحت عنوان " تأثير تموضع التجهيزات علي وظيفة النقل الحضري دراسة حالة مدينة بشار " حيث تم دراسة اثر التجهيزات على وظيفة النقل الحضري في مركز المدينة.

2- مذكرة التخرج لنيل شهادة الماجستير في التخطيط الحضري والإقليمي بكلية الدراسات العليا في جامعة النجاح الوطنية، نابلس، فلسطين 2007 من إعداد غرود غالب صبحي عوادة- تحت عنوان مقاييس سهولة الوصول إلى الخدمات العامة في المدن الفلسطينية: دراسة حالة مدينة نابلس.

هيكله الدراسة

موضوع الدراسة

أثر تموضع التجهيزات علي شبكة النقل الحضري

الفصل الثاني

الدراسة التحليلية

- الدراسة الطبيعية للمدينة
- الدراسة السكانية و السكنية
- دراسة التجهيزات
- دراسة شبكة الطرق و النقل الحضري

الفصل التمهيدي

الإشكالية

المشكل الرئيسي و المشاكل الثانوية

الفصل الثالث

خلاصة عامة

اقتراحات و توصيات

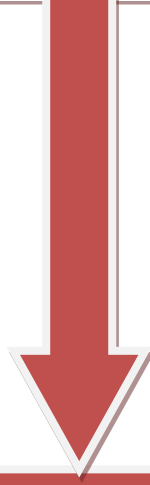
خاتمة

الفصل الأول

مفاهيم عامة

- المدينة
- التجهيزات العمومية
- النقل الحضري
- شبكة النقل الحضري

السند النظري



1.1- تمهيد

2.1- المدينة

3.1- التجهيزات

4.1- شبكة الطرق و النقل الحضري في

المدينة

خلاصة

1.1- تمهيد:

تعتبر المفاهيم و التعريفات من أهم عناصر البحث، فلها دور كبير في الإطار النظري الذي يوجه الدراسة و يبين طريقة سيرها و يحدد مبادئها، حيث انه بدون مفاهيم و تعريفات لا يمكن التطرق إلى أي بحث مما يجعلنا لا نستطيع فهم الموضوع المراد دراسته.

وقد ارتأينا من خلال هذا الفصل أن نعطي صورة واضحة و مبسطة حول المفاهيم التي لها علاقة وطيدة بالهدف المسطر لموضوع الدراسة ومن خلالها نعطي رؤية واسعة تشمل جميع العناصر الرئيسية التي تشكل أساس البحث، حيث أن هذا الفصل يحوي المفاهيم التي تخص موضوع الدراسة لكي يكون هناك توجيه سليم خلال أطوار الدراسة علي أساس علمي وفق التخصص.

2.1- المدينة:**1.2.1- مفهوم المدينة :**

يمكن تعريف المدينة بناء على الامتداد العمراني كسمة مميزة لها حيث يصعب وضع حدود للمدن نتيجة لامتدادها المستمر، أو قد نعرفها بناء على مستوى الخدمات التي تقدمها و الذي يرتفع في المدينة غالبا كما و نوعا عن من سواها، أضف إلى ذلك أن المدينة يمكنها أن تؤدي عدد من الوظائف مجتمعة في ما تؤدي القرية وظيفة محدودة تقتصر على الزراعة، وقد يكون التجانس في السكان عاملا في تحديد التعريف، ففي المدن يقل التجانس بين السكان الذين يختلفون في عقائدهم و أصولهم و طبقاتهم.(غرود غالب ع،2007، ص12) وقد عرف دافيز المدينة سنة 1978 بأنها ليست تلك البيئة التي يعاني فيها الإنسان من مشاكل التلوث كالدخان و الغبار و الضجيج فقط، بل هي المنظومة الاجتماعية التي تمثل انتقال البضائع و الإنسان و الوظيفة الأساسية لها، فالمدن تنمو و تتغير في رأيه عندما تتغير منظومة النقل لأنها تحدد شكل النسيج العمراني و هيكله.(غرود غالب ع،2007، ص13)

2.2.1- النسيج العمراني :

"هو عبارة عن نظام مكون من عناصر فيزيائية تتمثل في (شبكة الطرق، الفضاء المبني، الفضاء الحر، والموقع) والتجاوب بين كل هذه العناصر تعرف بخصائص الفضاء العمراني الذي يعرف تحولات ثابتة وراجع للتطور الذي تتعرض له هذه العناصر المكونة عبر مرور الزمن والتاريخ."(أوجيت و زملائه. ، 2002، ص 6)

3.2.1- التوسع العمراني:

هو انتشار الأشكال العمرانية التي ترتبط مع تجمعات موجودة من قبل، و يجب أن تكون هناك استمرارية لكي نستطيع الحديث عن التوسع.

وهو عملية مرتبطة بالبحث عن الأشكال المادية للأجوبة المطروحة بالنسبة للطلبات الجديدة من مساحات السكن، العمل، تجهيزات، راحة... الخ والهيكل من وجهة نظر البرمجة و التموضع والتنظيم. (بن لعربي م، 2015، ص10)

4.2.1- الأنسجة العشوائية المهشمة:

لقد وصف الباحثون هذا النوع من الأنسجة بالكثير من الأسماء، بحيث عرفها المعجم الفرنسي أنها تمثل أشكالا خاصة لبؤس السكن الحضري، كما يطلق مصطلح "العشوائيات " على التجمعات البشرية التي تتكون على أطراف المدن الكبرى، نتيجة عوامل عديدة، أهمها الهجرة من الريف إلى المدن بحيث تكون هذه الأنسجة العمرانية من بيوت من الصفيح والخشب والكرتون علي حدود المدن، وهي مساكن غير مطابقة للمواصفات الهندسية تم إنشاؤها دون تراخيص من الجهات المختصة وهي أيضا مناطق نشأت في غياب القانون

وبعيداً عن التخطيط العام وأحياناً تعدياً على أملاك الدولة، وهي مناطق محرومة من المرافق الأساسية والخدمات.(فارس ع. ، 2014، ص 148)

3.1- التجهيزات :

1.3.1- التجهيزات العمومية :

تستجيب التجهيزات العمومية لهدف أساسه هو الخدمة العمومية كما تستجيب لجميع احتياجات المواطنين بصفة مجانية و لا تمييز بين افراد المجتمع و لا تهدف الى الربح من خلال اداء هذه الخدمة .

التجهيزات العمومية مرتبطة بالأموال العمومية وعملية انجاز التجهيزات العمومية تكون من طرف المسيرين السياسيين و التقنيين المختصين في المجال و اثرها الاجتماعي و العمراني لديه صفة هامة في الجانب الديناميكي و القرار يجب ان يتخذ بالتنسيق بين مختلف الهيئات في المدينة ، و بالنسبة لاغلبية السكان فهم يعتبرون ان التجهيزات اساس الحركة في المدينة ، كما ان التجهيزات ليست لها بعد يتعلق بالحي او المدينة ، فاليوم العديد من التجهيزات لديها وظائف مختلفة (متداخلة و متكاملة احيانا) .

1.1.3.1- التجهيز:

هو منشأة موجهة لمجموعة من الأشخاص.

-التجهيز هو عبارة عن مساحة مشغولة او حرة او مبني أين تجري فيه مجموعة من النشاطات المحددة . بتنظيم و هيكل خاصة و طريقة توظيف معينة موجهة لخدمة الجميع.(بن لعربي م.، 2015،ص6)

2.1.3.1- العمومي:

- هو مجموعة الاشخاص الذين يوجه اليهم المنشأة و المنتوجات.

- هو مجموعة من الاشخاص المندمجة مع بعضها من مكان مفتوح للجميع او مكان خاص.(قروم س.، 2014، ص8)

2.3.1- التجهيزات الخاصة:

هي تجهيزات ليست منافسة انما مكملة للتجهيزات العمومية وهدفها تقديم خدمات للسكان بصفة غير مجانية و انجاز و اختيار هذه التجهيزات لا يأخذ في أولوياته المنفعة العامة بل المنفعة الخاصة و تخضع هذه التجهيزات للضرائب، لانها قائمة على اساس تجاري.(خير ع و زميليه. ، 2009، ص7)

3.3.1- الخدمات:

هي كل الخدمات الموجهة للسكان داخل المجال الحضري، من أجل تحسين الحياة اليومية و اعطاء المجال حركية وطابع مدني، ويعتمد في توفير هذه الخدمات على مجموعة من المراكز و التجهيزات و هي نوعان:

1.3.3.1- خدمات القطاع العام: هي تلك التي تشرف عليها هيئات عمومية ومتخصصة وذلك من حيث (انشائها، تنظيمها، تسييرها و تمويلها) تقدم خدمات عمومية مجانية و تختلف حسب وظيفتها و نوعها و حجمها و درجة التردد عليها.

2.3.3.1- خدمات القطاع الخاص : هي تلك المكملة لخدمات القطاع العام تعتمد في تمويلها و تسييرها على هيئات خاصة قائمة على اساس تجاري تقدم خدمات خاصة بصفة غير مجانية حسب ما يمليه القانون الخاص بها مثل : مكاتب الدراسة الخاصة، العيادات الخاصة و المدارس الخاصة الخ (بن لعربي م، 2015، ص7)

4.3.1- السياسة المتبعة في تسيير التجهيزات في الجزائر:

تتولى السلطة التنفيذية في الجزائر انشاء و تنظيم التجهيزات العمومية، أي أن الدولة في حد ذاتها هي التي تقوم بهذا الإنشاء و التنظيم، من منطلق أن إنشاء التجهيزات العمومية، يدخل في إطار صلاحيات الدولة و التي خولها الدستور، و يميز في هذا المجال مرحلتين لإنشاء مختلف التجهيزات.

- مرحلة إنشاء التجهيزات العمومية بموجب نصوص قانونية تشريعية و هي المرحلة الممتدة ما بين سنة 1965 إلى 1976.

- مرحلة إنشاء التجهيزات العمومية بموجب التنظيمات و اللوائح و هي المرحلة الممتدة من سنة 1976 إلى يومنا هذا.

ويترتب على ذلك إنشاء العديد من التجهيزات العمومية عن طريق مراسيم تنفيذية و أوامر على الصعيد الوطني أما على المستوى المحلي فإن الجماعات المحلية هي التي تقوم بإنشاء العديد من المرافق العامة حسب النصوص الواردة في قانون الولاية و البلدية. (وسفي كريم وزملانه، 2010).

5.3.1- المبادئ القانونية التي تحكم وتنظم التجهيزات العمومية :

تضمن هذه المبادئ تحقيق المصلحة العامة لجميع المواطنين ويمكن تقسيمها إلى:

1.5.3.1- مبدأ انتظام سير التجهيز العمومي: يضمن هذا المبدأ استمرار قيام التجهيز بشكل جيد وأدائه لخدماته بشكل منتظم ومن هذا المنطلق تضمن خدمة المواطن في أحسن وجه و تنظيم محكم للمجال.

2.5.3.1- مبدأ المساواة أمام التجهيز العمومي: يقضي هذا المبدأ بحتمية المساواة بين جميع المنفعين من خدمة هذا التجهيز بحكم طبيعته العمومية. (خيرى ع، 2009)

6.3.1- العوامل المؤثرة في توزيع التجهيزات:

1.6.3.1- تباين الكثافة السكانية بين أحياء التجمع:

تقع أهمية التجهيزات بقدرتها على تلبية احتياجات السكان بأقل جهد وتكلفة، وهذا يتطلب أن يكون موقع التجهيز قريب من مراكز الثقل السكاني، وذلك عادة ما تكون أحياء الوسط ذات كثافة سكانية عالية، ولكن كلما ابتعدنا عن مركز قلة الكثافة السكانية وكذلك قل انتشار مواقع الخدمات.

2.6.3.1- العوامل الطبيعية:

تتأثر مواقع التجهيزات العامة بعوامل طبيعية عديدة مثل العوامل الموضوعية وتشمل الصفقات الجغرافية للمساحة من تضاريس ودرجة انحدار، وكذلك عامل موقع (situation) وتشمل علاقة المواقع بالمنطقة المحيطة به، فمثلا وجود مساحات خضراء بالقرب من مواقع المدارس أو المستشفيات أمر مرغوب به ويشكل عنصر جذب لمواقع هذا التجهيزات.

3.6.3.1- وظيفة التجمع السكاني:

فكلما كانت وظائف التجمع اكبر كلما كان حجم القطاع المطلوب اكبر، فوجود جامعة في تجمع معين يستدعي وجود عدد مناسب من أماكن المبيت للطلبة ووجود عدد مناسب من مكاتب الخدمات الطلابية مكافئة لحجم الطلب عليها.

4.6.3.1- سهولة الوصول:

تقاس الأهمية المكانية لأي خدمة بالمدة الزمنية اللازمة أو المسافة التي يقطعها الفرد للوصول إلى تلك الخدمة وبالطبع فإن هذا مربوط بشبكات الطرق، فكلما كانت شبكة الطرق مخططة وموزعة بشكل جيد ساعد في سهولة الوصول إلى موقع الخدمة بأقل جهد وقل زمن وتكلفة. (علي ا، 2003، ص26)

7.3.1- الفاعلون و المتدخلون في انجاز التجهيزات العمومية:

1.7.3.1- مديرية التجهيزات العمومية DLEP:

تقوم بإنشاء كل التجهيزات العمومية على مستوى الولاية بطلب مختلف هيئات الولاية كما أنها تقوم بمراقبة الإنجاز لهذه التجهيزات و احترام الآجال وفق دفتر الشروط كما أنها تقوم باختيار مكتب الدراسات و المقاولات عبر مناقصات وطنية و دولية، حيث يقع على عاتق هذه الإدارة إنجاز كل ما هو مرفق عمومي مهما كانت طبيعته. (خيرى ع، 2009، ص7)

2.7.3.1- مديرية التعمير و البناء:

تحاول من الناحية الإدارية مراقبة عملية التعمير بجميع أنواعها و تراقبها حسب مخططات رئيسية للتعمير PDAU و POS. تمنح جميع الرخص و شهادات التعمير. تراقب عمليات البناء حسب مطابقتها لقانون التعمير و ما يحدده في دفتر الشروط.

3.7.3.1- الوالي:

و هو المسؤول الأول في اتخاذ القرار في عملية الإنجاز، يمثل كل الوزارات و يمثل أيضا الدولة و له الحق في الرقابة و السير الحسن لمختلف التجهيزات العمومية التي تخضع لسلطته و له كل الصلاحيات القانونية في مراقبتها.

4.7.3.1- المديريات المختلفة:

تلعب المديريات العمومية دورا كبيرا، في اختيار التجهيزات و كذا توزيعها على المجال و تتكفل باختيار الأرض الصالحة للتعمير تتكون من مختلف المديريات يرأسها مدير التعمير و البناء، تعقد جلسات كل شهر تقريبا لمناقشة الطلبات و تتشكل من 15 قطاع :

- مدير التعمير و البناء....رئيسا.
- مدير أملاك الدولة أو ممثله.
- مدير مصالحة الفلاحة أو ممثله.
- مدير التنظيم و الشؤون العامة أو ممثله.
- مدير التخطيط و التهيئة العمرانية أو ممثله.
- مدير الصناعة و المناجم أو ممثله.
- مدير الثقافة أو ممثله.
- مدير السكن و التجهيزات العمومية أو ممثله.
- مدير الآثار أو ممثله.
- مدير النقل أو ممثله.
- مدير الوكالة المحلية لمسح الأراضي أو ممثله.
- مدير الأشغال العمومية أو ممثله.
- مدير السياحة و الصناعات التقليدية أو ممثله.
- رؤساء الدوائر.
- رؤساء المجالس الشعبية.

أ- اختيار الأرض و توزيع التجهيزات:

إن اختيار الأرض اللازمة لإقامة أي مشروع أمر في غاية الأهمية فهي تعتبر المرحلة الأولية التي تهدف إلى إلقاء الضوء على ملامح المشروع و تصوره، و اختيار الأرض هو نقطة انطلاق لأي مشروع، و كانت من قبل لجنة التهيئة و التعمير هي المسؤولة عن ذلك و تتواجد على مستوى كل دائرة، و بصدور القرار رقم 242/05 المؤرخ في 27 فيفري

2005 الذي يتضمن إنشاء لجنة اختيار الأرض أصبحت هي المسؤول الأول عن ذلك و مقرها مديرية التعمير و البناء و هي لها علاقة بكل ما يخص العمران.

ب- مهام لجنة اختيار الأرض:

للجنة مهام عديدة تتمثل في:

- تحديد ملائمة المشروع حيث يدرس هل هذا المشروع يساعد على ترقية العمران في المنطقة، وإن كان تأثيره عليها تأثير إيجابيا أو سلبيا فمثلا القيام بإنشاء منطقة صناعية في وسط المدينة يخلق أضرارا أكثر من المنفعة، لذا تحاول اللجنة اختيار مناسب للمشروع.

- التحقق من مدى مطابقة الاختيار للقواعد العامة للتهيئة و التعمير و كذا مطابقتها لأدوات التعمير PDAU و POS.

و يبقى عمل اللجنة و اختيار الأرض المناسبة لقيام المشروع و كل هذا لفائدة المواطن بالدرجة الأولى حيث تطرح اللجنة تساؤلات على المشروع هل يخدم سكان هذه المنطقة؟ هل يساهم في تنمية المنطقة؟ فالموقع الجيد لا بد من توفر شروط به:

- ارتباطه بمختلف الشبكات (الطرق، الصرف الصحي، تزويد بماء الشرب...).

- تكاليف الأرض تكون معقولة لقيام المشروع.

- استيفاء المشروع لجميع شروط التعمير.

و خلال اجتماع اللجنة تقوم بطرح تساؤلات و تجيب عليها مختلف المديرات:

- هل الأرض ملكية عمومية أو خاصة.

- هل هي فلاحية أو شاغرة أو مشغولة من استخدام آخر.

- هل هي ارتفاق.

- هل هي معرضة للأخطار الطبيعية.

و بعد هذا تقوم اللجنة بالموافقة أو الرفض على اختيار الأرض المخصصة للمشروع و ذلك بعد الاطلاع الميداني.

مراحل عمل اللجنة:

يمر عمل اللجنة بمراحل تتمثل في:

- المرحلة الأولى: استلام طلبات المشاريع و يكون الملف مرفقا بطلب يوضح صاحب المشروع فيه نوع المشروع هوية المشروع (المساحة و السكان...).

- المرحلة الثانية: دراسة أولية حيث يقوم المكتب بإحضار الطلبات و القيام بدراسة مدى توافقها مع قواعد التعمير PDAU و POS .

- المرحلة الثالثة: يقوم مكتب التهيئة العقارية بإرسال رسائل للأشخاص المعنيين و ذلك من أجل القيام باجتماع لاختيار الأرض.

- المرحلة الرابعة: بعد الاجتماع تقوم اللجنة بخرجة ميدانية لها نية القطع بعد الموافقة الأولية في الاجتماع و بعد المعاينة الميدانية تمنح الموافقة أو ترفض.

مثال عن اجتماع لجنة اختيار الأراضي (الملحق).

8.3.1- أدوات التجهيز بالجزائر "الشبكة النظرية للتجهيز":

1.8.3.1- مفهومها:

هي مجموعة شروط وقوانين تستند على التجهيزات المهيكلية للمجال الحضري، موضوعه وفقا لعدة معايير تسمح بخلق تجهيز معين، في منطقة معينة.

كما تمتاز هذه الشبكة بطابع المرونة لأن مواصفاتها عبارة عن مؤشرات مبدئية يمكن التعامل معها بحسب طبيعة المدينة.

2.8.3.1- وظيفتها :

- تقدم بالنسبة لكل تجهيز المساحة الضرورية المقدرة بالمترب مربع للفرد الواحد، ومتوسط مساحة وحدة كل تجهيز.

- تحدد عتبة ظهور كل تجهيز.

- تراعي الحاجات الأساسية لكل وحدة تخطيطية.

3.8.3.1- أهدافها :

- بعد بشري: هو ضمان توفير أفضل خدمة ممكنة للسكان وبأداء جيد.

- بعد مجالي: خلق نوع من الديناميكية في المجال الحضري.

- تحقيق مبدأ العدالة في توزيع التجهيزات مجاليا وسكانيا.

- بعد تقني. (الشبكة النظرية للتجهيز، 1995)

أسس تصميم الشبكة النظرية للتجهيز:

- تعتمد الشبكة في تصنيفها للخدمات على ما يلي:

- حجم المدن وقدراتها.

- وظيفة المركز (وظيفة إدارية، سياسية، صناعية).

- نوعية التجهيز ومستوى خدمته ومجال نفوذه.

- مستوى الوحدة التخطيطية (وحدة قاعدية، وحدة جوارية، حي

- حجم السكان: اعتمادا على حجم السكان قسمت المدن على النحو التالي:

مدينة ذات 12000 نسمة: تطبق على مدينة عدد سكانها بين 5000 و 25000 نسمة.

مدينة ذات 35000 نسمة: تطبق على مدينة عدد سكانها بين 25000 و 50000 نسمة.

مدينة ذات 100000 نسمة: تطبق على مدينة عدد سكانها بين 50000 و 150000 نسمة.

مدينة ذات 200000 نسمة: تطبق على مدينة عدد سكانها بين 150000 و 250000 نسمة.

مدينة ذات 300000 نسمة:تطبق على مدينة عدد سكانها بين 250000 و350000 نسمة.

5.8.3.1- منهجية تصميم الشبكة النظرية للتجهيز:

تبعاً لطبيعة ومستوى خدمة مختلف الهياكل والمؤسسات الحضرية تم ترتيبها في تدرج هرمي بحيث يؤخذ بعين الاعتبار عدة معايير أهمها:

أ- من الأصغر إلى الأكبر:

تتجسد مثلاً في ميدان التجهيزات الرياضية من أقل مستوى كساحة اللعب إلى أعلى مستوى كالملاعب الأولمبية أو المركبات الرياضية.

ب- من التركيز إلى الانتشار:

يعتمد هذا المبدأ أساساً على مجال نفوذ خدمة كل تجهيز فمثلاً نجد؛ تجهيزات أكثر تركز مثل المدارس الابتدائية لأن مجال نفوذها محدود بكل وحدة قاعدية، وتجهيزات منتشرة مثل الثانويات والجامعات لأن مجال نفوذها أوسع.

ج- من الأبسط إلى المعقد:

يتجسد هذا المبدأ في التجهيزات التي تقدم خدمات ذات مستوى بسيط كقاعة علاج والتي تقدم خدمات الوقاية والمعاينة الصحية، والتجهيزات ذات الخدمات المعقدة مثل المستشفيات ذات التخصصات المتعددة والعمليات الجراحية المعقدة.

6.8.3.1- معايير الشبكة النظرية للتجهيز:

أ- التجهيزات التعليمية:

1- التعليم الابتدائي:

قسمت المؤسسات الابتدائية إلى أربعة أصناف أ، ب، ج، د، إذ تختلف هذه الأخيرة من حيث عدد الأقسام، عدد التلاميذ، المساحة العقارية. كما هو موضح في الجدول التالي:

جدول (1.1): مؤسسات التعليم الابتدائي حسب الشبكة النظرية للتجهيز 1995:

| الأصناف | عدد الأقسام | عدد التلاميذ | المساحة المبنية م ² | المساحة الشاغرة م ² | المساحة العقارية م ² | قدرة الاستيعاب |
|---------|-------------|--------------|--------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|----------------|
| أ | 3 | 36 | 553 | 900 | 1453 | 108 |
| ب | 6 | 36 | 1003 | 1500 | 2503 | 216 |
| ج | 9 | 36 | 1474 | 1500 | 2974 | 324 |

| | | | | | | |
|---|----|----|------|------|------|-----|
| د | 12 | 36 | 1896 | 1500 | 3396 | 432 |
|---|----|----|------|------|------|-----|

المصدر: الشبكة النظرية للتجهيز 1995.

- يجب أن لا تتعدى المسافة بين المدرسة و مسكن الطفل 400م.
(أ، ب، ج، د تمثل أحجام المؤسسات حسب عدد الحجرات).

أ.2- التعليم المتوسط:

جدول (2.1): مؤسسات التعليم المتوسط حسب الشبكة النظرية للتجهيز 1995:

| الأصناف | عدد التلاميذ | المساحة م ² | المساحة المبنية م ² | مساحة شاغرة | المساحة العقارية م ² |
|-----------|--------------|------------------------|--------------------------------|-------------|---------------------------------|
| القاعدة 3 | 324 | 1437 | 1532 | 2960 | |
| القاعدة 4 | 432 | 1738 | 1142 | 2880 | |
| القاعدة 5 | 540 | 1965 | 1634 | 3600 | |
| القاعدة 6 | 648 | 2332 | 1988 | 4320 | |
| القاعدة 7 | 826 | 2687 | 2353 | 5040 | |

المصدر: الشبكة النظرية للتجهيز 1995.

أ.3- التعليم الثانوي:

- تنجز ثانويتين لكل 33000 نسمة بمساحة وحدة تقدر بـ 44000 م² ، نصيب الفرد 0,66 م²/الفرد.

- تنجز متقنة لكل 100000 نسمة بمساحة وحدة تقدر بـ 25000 م²، حيث بلغ نصيب الفرد 0,25 م²/الفرد.

ب- التعليم العالي :

ب.1- الجامعة:

تنجز الجامعات حسب الخريطة الجامعية وتمثل نسبة 6 طالب لكل 100 ساكن وبمساحة تقدر بـ 50 م² لكل طالب.

ب.2- المعاهد الوطنية للتعليم العالي:

تقدر المساحة المبنية للمعهد بـ 6700 م² أما المساحة العقارية الكلية فقد قدرت بـ 10000 م².

ج- التكوين المهني:

CEP د 300 مقعد تحتل مساحة تتراوح ما بين 4771 م² إلى 4800 م².

CEP د 400 مقعد تحتل مساحة تتراوح ما بين 6793 م² إلى 6800 م².

د- التجهيزات الصحية :

د.1- المستشفى:

هناك نوعان هما :

- مستشفى مخصص لـ 60000 نسمة يضم 120 سرير.
- مستشفى مخصص لـ 100000 نسمة يضم 240 سرير، بمساحة وحدة تقدر 15000 م² ونصيب الفرد 0.15 م² / الفرد.
- أما في حالة المدن الصغيرة فتخصص لها المستشفيات التي تحتوي على 60 إلى 70 سرير المخصصة لـ 35000 نسمة.

د.2- قاعة متعددة الخدمات:

تتجز قاعة متعددة الخدمات لكل 33300 نسمة بمساحة وحدة تقدر بـ 1500 م² حيث قدر نصيب الفرد بـ 0.045 م² / الفرد.

د.3- قاعة العلاج:

وهي تتجز لكل 1200- 5000 نسمة بمساحة 800 م² حيث قدر نصيب الفرد 0.07 م² / الفرد. كما يجب أن يتوفر:

- صيدلية لكل 6000 نسمة.
- طبيب أسنان لكل 5000 نسمة.
- طبيب عام لكل 1200 نسمة.
- ممرضة لكل 350 نسمة.
- التجهيزات الإدارية :

لا يخضع إنجاز المؤسسات الإدارية لمعايير نظرية محددة:

- البلدية: لا تقل مساحة البلدية الواحدة عن 2600 م².
- مركز البريد: ينجز مركز بريدي لكل 5000 نسمة إلى 100000 نسمة بمساحة 1200 م².
- المحكمة: تتجز لكل 100000 نسمة بمساحة تقدر بـ 2500 م².

و- التجهيزات الرياضية:

جدول: (3.1) التجهيزات الرياضية حسب الشبكة النظرية للتجهيز 1995:

| نوع التجهيز | عدد السكان نسمة | المساحة م ² | نصيب الفرد م ² / الفرد |
|-------------------------|-----------------|------------------------|-----------------------------------|
| قاعة متعددة الرياضات | 100000 | 7000 | 0.07 |
| قاعة متعددة الرياضات | 33000 | 3500 | 0.106 |
| قاعة رياضة | 33000 | 1500 | 0.045 |
| مسبح 25 م | 100000 | 2000 | 0.020 |
| مسبح 25 م | 33000 | 900 | 0.027 |
| ملعب 8/6 أروقة | 100000 | 30000 | 0.3 |
| فضاء للعب | 100000 | 800 | 0.008 |
| ملعب كرة القدم الجوّاري | 10000 | / | / |
| دار شباب | 33000 | 1685 | 0.051 |

المصدر: الشبكة النظرية للتجهيز 1995.

ز- التجهيزات الدينية:

ز.1- المسجد: ينجز لكل 20000-30000 نسمة أي:

- 1 م لكل مصلي.

- 1 م² لكل 5 سكان أي 0.2 م² لكل ساكن.ز.2- المقبرة: نصيب الفرد 2 م² / الفرد- مساحة الوحدة تقدر بـ 200000 م²

ح- التجهيزات الأمنية:

ح.1- مركز الشرطة: ينجز مركز لكل 20000-30000 ساكن بمساحة 700 م².ح.2- أمن حضري: ينجز لكل 33300 نسمة بمساحة وحدة تقدر بـ 1000 م² ويقدر نصيبالفرد بـ 0,03 م² / الفرد.ح.3- حماية مدنية: تنجز لكل 33300 نسمة بمساحة تقدر بـ 666 م² ويقدر نصيب الفرد بـ0,02 م² / الفرد.

ط- التجهيزات التجارية:

سوق مغطى: ينجز لكل 20000-30000 نسمة بمساحة 2000 إلى 3000 م²

ي- التجهيزات الثقافية والسياحية:

ي.1- دار الثقافة: تنجز لعدد سكان بلغ 100000 نسمة بمساحة 4196م² ونصيب الفرد قدر بـ 0.042م²/الفرد.

ي.2- مركز ثقافي: ينجز لكل 33300 نسمة بمساحة 1400 م² و قدر نصيب الفرد بـ 0.042 م² للفرد.

ي.3- سينما: تنجز لكل 100000 نسمة بمساحة 3000 م² حيث قدر نصيب الفرد بـ 0.03 م² للفرد تضم 1000 مقعد.
فندق: ينجز لكل 100000 نسمة فندق 300 سرير.

4.1- شبكة الطرق و النقل الحضري في المدينة:

1.4.1- شبكة الطرق و الشوارع في المدينة :

إن وظائف الطرق و الشوارع (التي تشكل الشبكة في المدينة) تحدد جميع المتطلبات التصميمية لهذه الشبكة، كما تحدد الشكل العام لهذه الشبكة.

إن هيكل الرئيس للشبكة مكون عادة من الشوارع الرئيسية العامة و المحلية و التي بواسطتها تتم الحركة الرئيسية في المدينة و تربط الأحياء السكنية و القطاعات الصناعية مع المركز الرئيس للمدينة، و المؤسسات التجارية و الاجتماعية و الثقافية العامة، كما تربط هذه المكونات مع المناطق السياحية و الرياضية و منشآت النقل (محطات القطارات، المطارات، محطات الانطلاق).

إن الشوارع الرئيسة العامة و المحلية (إضافة إلي الساحات الرئيسية) تحدد الهيكل التنظيمي العام للمدينة ولا تقوم بوظيفتها بشكل مستقل إنما كجزء من الشبكة العامة للطرق في المدينة. إن شبكة الطرق تنمو مع تطور المدينة، و في المدن القديمة فإن هذه الشبكة تكونت خلال فترات متعاقبة و تطورت علي أساس ربط المدينة مع العالم الخارجي، ومع زيادة مساحة المدينة فإن الطرق الخارجية تحولت إلي طرق داخلية و بالتالي أصبح من الضروري إخضاع هذه الطرق إلي المتطلبات التصميمية لطرق المدينة والتي تأخذ بعين الاعتبار التطور الكبير الذي طرأ علي خصائص وسائط النقل و الحركة سواء أكانت حركة آليات أم مشاة وإلا فإن إبقاء الشبكة علي وضعها الحالي يؤدي إلي خسارة اقتصادية في الاستثمارات بالإضافة إلي عدم توفر شروط أمان الحركة المطلوبة. ويزيد من التأثير السلبي لوسائط النقل في البيئة المحيطة. (سليمان ا. ،1990، ص 10)

2.4.1- تصنيفات شبكة الطرق في المدينة :

هناك عدة تصنيفات لشبكة شوارع المدينة وذلك كلما زادت كفاءة الأنشطة والفعاليات المختلفة للأرض الحضرية كلما تكون شبكات النقل جيدة و كفاءة وتحقق سهولة الحركة وسرعة في النقل، وهذا ما دفع المخططون لوضع تصنيفات لشبكة شوارع المدينة بغية تنظيم العلاقة بين النقل واستعمالات الأرض المختلفة، ولذلك ظهرت الحاجة لتحقيق التدرج الهرمي للشوارع وتصنيفها حسب معياري المرتبة والسعة على النحو التالي:

- شوارع سريعة (express streets).

وهي شوارع سريعة تعنى بخدمة حجم سير كبير وبسرعة عالية ولمسافات طويلة للرحلات الإقليمية والحضرية (regional and urban trips).

- شوارع شريانية (arterial streets).

صممت هذه الشوارع لتقديم تسهيلات كبيرة لاستيعاب حجم كبير من الرحلات الحضرية ولمسافات طويلة وللوصول بسرعة فائقة، وتخدم إضافة إلى المدينة ضواحيها المجاورة.

- شوارع مجمعة (collector streets)

تعنى بالرحلات الحضرية القصيرة، وتحقق نوع من سهولة الوصول إلى كافة أرجاء المدينة والمناطق المتاخمة لها.

- شوارع محلية (local streets).

وتقصد لخدمة رحلات النقل القصيرة للوصول إلى الدور السكنية والاستخدامات المختلفة وبسرعة قليلة. (غرود غالب، ع.، 2007، ص19).

3.4.1- تعريف النقل:

وهناك عدة تعريفات أعطيت للنقل و من هذه التعريفات :

تعريف مجمع اللغة العربية، و يعرف مصطلح النقل بأنه " العملية التي يتم بها تغيير مكان الأشخاص و السلع بواسطة الوسائل عدة في البر و البحر و الجو".

ويعرف روبسون بامفورد كالتالي " يتعلق النقل بحركة الأشخاص و السلع لغرض معين" وهو تعريف اقتصادي بحت حيث ان الطلب على النقل يشترك من الطلب على تسيير حركة الأشخاص او البضائع و يكون النقل مفيدا طالما انه يوفر خدمة و يثير رجال الاقتصاد إلى انه عامل من عوامل الإنتاج و هو تعريف غير شامل لأنه أغفل باقي أنماط الحركة مثل: الأفكار و المخترعات و رؤوس الأموال.

و يلخص جون الكسندر وظيفة النقل في التعريف " النقل هو حركة السلع و الأشخاص من مكان إلى آخر" و يرى بعض الباحثين إن الاتصالات و الأفكار تدخل أيضا ضمن النقل.

و يعبر مورباداس عن النقل فيقول "النقل هو حركة الأفراد و السلع و المعلومات و الأفكار" و هو أدق تعريف للنقل.

أما بـارك فيرى أن النقل " هو الوسيلة التي يتم بها نقل السلع و الأفراد من مكان لآخر " وهو تعريف عام.

أما القانون فيعرفه على انه " كل نشاط يكون من خلال شخص طبيعي أو اعتباري بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر . (الجريدة الرسمية، 2001)

4.4.1- التنقلات الحضرية في المدن:

1.4.4.1- أسباب التنقلات في الوسط الحضري:

إن تزايد الكثافة السكانية يترتب عليها امتدادا للمدينة من حيث المناطق العمرانية، فتتوسع وتزداد مراكز العمل و التجارة و أماكن الترفيه ومن خلال هذه التوزيعات التي تعرفها المدينة نجد مراكز النشاطات متوازنة في نقاط متباعدة، مما يحتم على السكان القيام بتنقلات مستمرة تختلف أسبابها وفقا للمناطق المقصودة. (فارس ب، محاضرات .، 2011)

2.4.4.1- أنواع التنقلات:

- التنقلات الدورية (مسكن- مركز العمل):

هي تنقلات ضرورية ولا بد منها تنطوي على التنقل بين أماكن العمل تخضع عادة إلى مقياس زمني وتكون في حدها الأعظم في الفترات الصباحية والمسائية كما تتمتع بدرجة عالية من الدورية، وذلك لأنها تتكرر على نحو منتظم في بعض الأحيان بشكل يومي، لذلك يمكننا التنبؤ بها.

- التنقلات المهنية:

تتمثل التنقلات المهنية في التنقلات التي تتعلق بمهنة أو عمل الفرد كالا اجتماعات، المقابلات وخدمة العملاء، والتي تحدث عادة أثناء ساعات العمل المقررة.

- التنقلات الشخصية:

أما عن التنقلات الشخصية فهي تلك التنقلات التي يقوم بها الأفراد بشكل طوعي أو اختياري ترتبط هذه التنقلات عادة بمراكز الأنشطة التجارية بغرض التسوق أو الترفيه.

5.4.1- النقل الحضري :

يعرف النقل الحضري من بين التعريفات العديدة على انه مجموعة التقنيات المستعملة و التهيئات و البنيات التحتية و الوسائل، التي تهدف مجتمعة او في مجملها إلى التنظيم الإداري و الضمني لتنقلات الأفراد و الحيوانات و السلع و المعلومات في ظروف مثلى من وقت و تكلفة و راحة، و يطرح النقل الحضري مشكلات مجالية جغرافية و أخرى لامجالية. و نهتم عادة كمختصين بهذه الأخيرة أي المشاكل المطروحة على مستوى مركز المدينة و أطرافها.

فالمختص في العمران او في الجغرافية و التهيئة المجالية يدرس مشكلات الإختناق المروري المؤدي إلى هدر الوقت و القلق و التلوث و الحوادث و قلة أماكن التوقف على مستوى مراكز المدن. كما يدرس كيفيات ربط اطراف المدينة مع المركز و ربطها أيضا فيما بينها. و توجد إمكانية للتعاون مع مهندس النقل الذي يقوم فيما بعد بتقييم شبكة النقل و اختيار

الشبكة التي تتناسب و متطلبات المدينة المعنية. (خلف الله ب.، 2005، ص330)

6.4.1- أنواع النقل الحضري:

ويشتمل على نوعين هما (النقل العام و النقل الخاص) و هو التصنيف الذي يهتم به المختصون في مجال تخطيط النقل الحضري عموماً لان وسائل النقل العام و الخاص تعتبر من العناصر المؤثرة بشكل كبير في عملية النقل بشكل عام وفي النقل الحضري اي النقل داخل المدن بشكل خاص. (توفيق سالم م.، 1985، ص16)

1.6.4.1- وسائل النقل الجماعي(العام):

تلجأ معظم المدن إلى النقل الجماعي للتخفيف من الازدحام و الطلب على المواقف، فتبنى في مداخل المدينة مواقف السيارات الخاصة و محطات النقل العام فيأخذ القادمون من الضواحي ووسائل النقل العام من مداخل المدينة إلى أعمالهم داخل المدينة. (مصطفى ف.، 1980، ص127) شهد استخدام النقل العام زيادة مستمرة في اغلب مدن العالم، وتزداد نسبتها في المدن .

2.6.4.1- النقل الفردي (الخاص):

هو كل تنقل يتم بأجرة أو بغير أجرة ضمن الوسط الحضري ويستعمل فيه السيارات الخاصة أي (الشخصية)والسيارات الحضرية.

7.4.1- النقل الحضري الجماعي:

كما عرفه القانون ((كل تنقل يتم مقابل أجرة أو لحساب الغير، ضمن المجال الحضري يقوم به أشخاص طبيعيين أو معنويين مرخص لهم لهذا الغرض، و يتم تقديم نفس الخدمة مع الأخذ بعين الاعتبار ضرورة توفر الشروط الاقتصادية و تقنية متساوية و ملائمة للجميع)). ميلاد هذا النوع من النقل برز خلال الستينات و هو تعلق بتوسع المدينة و النمو السكاني المتزايد الذي تم في بلدان كثيرة و يقوم هذا النوع من النقل جد اقتصادي للطاقة و اقل تلويثاً للبيئة، و من الوسائل المستعملة فيه(الترام، الميترو، الحافلات، القطارات).

8.4.1- مشكلات النقل الحضري (المشكلات المرورية):

وهذه المشاكل متمثلة في :

- الزحام.
- اماكن انتظار السيارات .
- النقل العام في مواجهة النقل الخاص .
- الكثافة السكانية و حجم المدينة و ملكية السيارة .
- نوعية الخدمة .
- الضوضاء.
- تلوث الهواء.(أحمد س، أشرف اح.، 2015)

9.4.1- شبكة النقل في المدن الحضرية:

تعد شبكة النقل في المدن الحضرية بمثابة العمود الفقري واهم انجاز تكنولوجي في المدن الحديثة حيث جعلت السكان أكثر مرونة وسرعة في الحركة، إذ يرتبط النقل مع القطاعات الأخرى بشكل وثيق فضلا عن كونه أحد أهم مكونات البنية التحتية التي تسهم في إنجاح عملية التنمية الأمر الذي يفسر خضوعه في الغالب لإدارة الدولة وضمن مخططاتها التنموية الشاملة بأبعاده الاقتصادية والاجتماعية والإستراتيجية ولمختلف المستويات (مدن وأقاليم).

منظومة النقل هي النتيجة المشتركة لاستعمالات الأرض لغرض النقل والنتيجة هي مرور السيارات والحركة الأفقية للمسافرين على شبكة النقل. (هاشم جعفر عبد الحسن م.، 2013)

10.4.1- تنظيم النقل الحضري داخل المدينة :**1.10.4.1- شبكة النقل:**

إن طبيعة شبكة النقل الحضري في كل مدينة و مدى كثافتها و تنظيمها دليل على التطور الحضري. كما تعبر على قدرة المخططين على ضمان مدينة منظمة تؤدي وظائفها على أكمل وجه و توفر الراحة و الأمان لسكانها.

و هناك قواعد تتحكم في تصميم مخطط الحركة و النقل داخل المدينة كما يلي:

- نوع الحركة اي للبضائع ام الأشخاص.
- منبع الحركة اي مناطق تولدها من المركز او من المناطق السكنية.
- المقصد اي تحديد الوجهة النهائية أو الأساسية للحركة.
- النوعية اي كل من المسارات و وسائل النقل المستخدمة فردية ام جماعية، خاصة ام عمومية.
- سرعة وسيلة النقل. (خلف الله ب.، 2005، ص331)

1.10.4.1- كثافة الشبكة :

تعرف كثافة الشبكة على أنها نسبة مجموع خطوط النقل (كم) إلى مساحة المدينة (كم مربع)، وتحسب كثافة الشبكة للسكان من خلال قسمة مجموع خطوط النقل (كم/) لى عدد سكان المدينة *100.

وتعد هذه الكثافة معقولة في حدود:

- في وسط المدينة 3-5 كم / كم².
- في باقي أجزاء المنطقة الحضرية 1.5 - 2.5 كم / كم². (عمر م.، 2014، المجلد 41، العدد 3، ص824)

11.4.1- شبكة النقل ودورها في الوصول إلى الخدمات العامة:

إن حقيقة إمكانية الربط بين المدينة وضواحيها للنقل اليومي قد أدى إلى التغيير في بيئة وهيكلية المدن الكبرى بشكل لم يكن مسبق في وقت سابق وقبل اختراع وسائل النقل الحديثة

والتي غيرت الأسلوب التقليدي لتوسع المدن، إذ تكتلت مراكز حضرية على طول طرق النقل.

إن استخدام المركبات بوصفها واسطة للنقل وتطور تصنيعها من حيث الملائمة والراحة والسرعة والزيادة المستمرة في الأعداد سنة بعد الأخرى وإقبال الأفراد على شرائها والزيادة المضطردة في معدل ملكيتها للأسرة الواحدة أدت مع العوامل الأخرى، كزيادة عدد السكان، إلى التوسع الكبير للمدن وزيادة حجم المرور على حجم الشوارع المتاحة التي يتم تعميمها من قبل الجهات المعنية لهذا الغرض، ولذا فقدت الكثير من المدن مساكن كثيرة وحدائق جميلة لأغراض، التوسع في الشوارع وخاصة في مراكز المدن. (غرود غالب ع، 2007، ص18)

خاتمة :

خلال دراستنا لهذا الفصل وبعد التعرف علي المدينة و التطرق إلي قطاعي التجهيزات العمومية و النقل الحضري والتعرف عليهما بشكل مفصل كل قطاع علي حدا ،حيث تعرفنا علي المعايير الأسس التي حددت ضمن الشبكة النظرية للتجهيز1995والتي تبين نصيب الفرد وعدد السكان لضمان التوزيع الأمثل لها وتعرفنا أيضا علي شبكة الطرق و الشوارع و النقل الحضري داخل المدينة ودور النقل في الوصول إلي التجهيزات وهذا لضمان التوجيه السليم لإطار الدراسة وفق ما هو معمول به في كل قطاع.

الدراسة التحليلية

تمهيد

1.2- الموقع الجغرافي

2.2- الموقع الإداري

3.2- لمحة تاريخية عن منطقة
الدراسة

4.2- الموضع

5.2- الدراسة السكانية والسكنية
والاقتصادية

6.2- دراسة التجهيزات الموجودة
في المدينة

7.2- دراسة شبكات الطرق و النقل
الحضري الجماعي

خلاصة

تمهيد :

تعتبر المدينة عنصرا حيا ينمو و يتطور مع مرور الزمن، لذلك من أجل الدراسة التحليلية لأي مدينة لابد أن نتطرق لمراحل نشأتها لتحديد كيفية تطور مجالها الحضري و العناصر المكونة لها، و من أهم هذه العناصر التجهيزات التي تعتبر المحرك الديناميكي والحيوي لأي مدينة أو نسيج حضري، إذ لا يكتمل إلا بخلق العديد من التجهيزات والوظائف التي تكون مرتبطة مباشرة بالهيكل الحضري القائم بطريقة منسجمة ونظام وظيفي أكيد، و من أجل تحقيق هذا الترابط يجب إنشاء شبكة النقل الحضري تربط كامل أطراف النسيج الحضري ببعضه.

و هذا ما سنحاول إسقاطه على مدينة الجلفة خلال هذا الفصل من دراسة بغرض تحديد مدى الترابط بين شبكة النقل و التجهيزات العمومية.

1.2- الموقع الجغرافي :

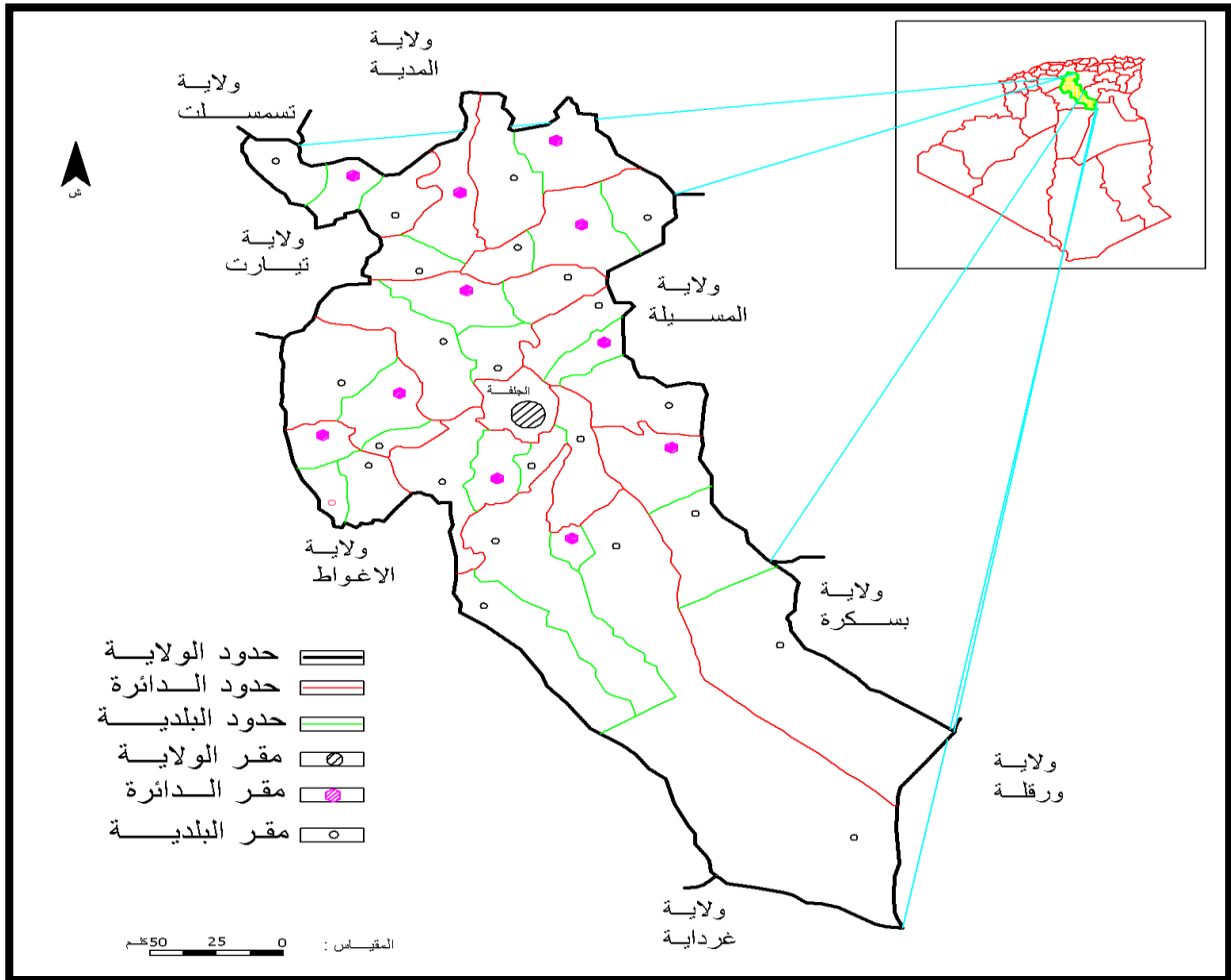
تعتبر ولاية الجلفة من الولايات السهبية حيث تقع في وسط الجزائر، و تبعد عن العاصمة ب 300 كم جنوبا و تعتبر مدينة الجلفة مفترق هام جدا بالنسبة للطرق المتجهة من الشمال إلى الجنوب والمتجهة من الشرق إلى الغرب، هذه الوظيفة واضحة ومدعمة بشبكة هامة من الطرق الوطنية و الجهوية :

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

الطريق الوطني رقم (46): الرابط ما بين الجلفة و بوسعادة.

الطريق الوطني رقم (40): الذي يربط ولاية الجلفة وولاية تيارت ويحد الولاية من الشمال المدينة و الشمال الغربي تسميلت و من الغرب تيارت و من الجنوب الغربي الاغواط و من الجنوب غردية و ورقلة و من الجنوب الشرقي بسكرة و من الشرق المسيلة و تقدر مساحتها ب 54930 هكتار.

مخطط : (1.2)



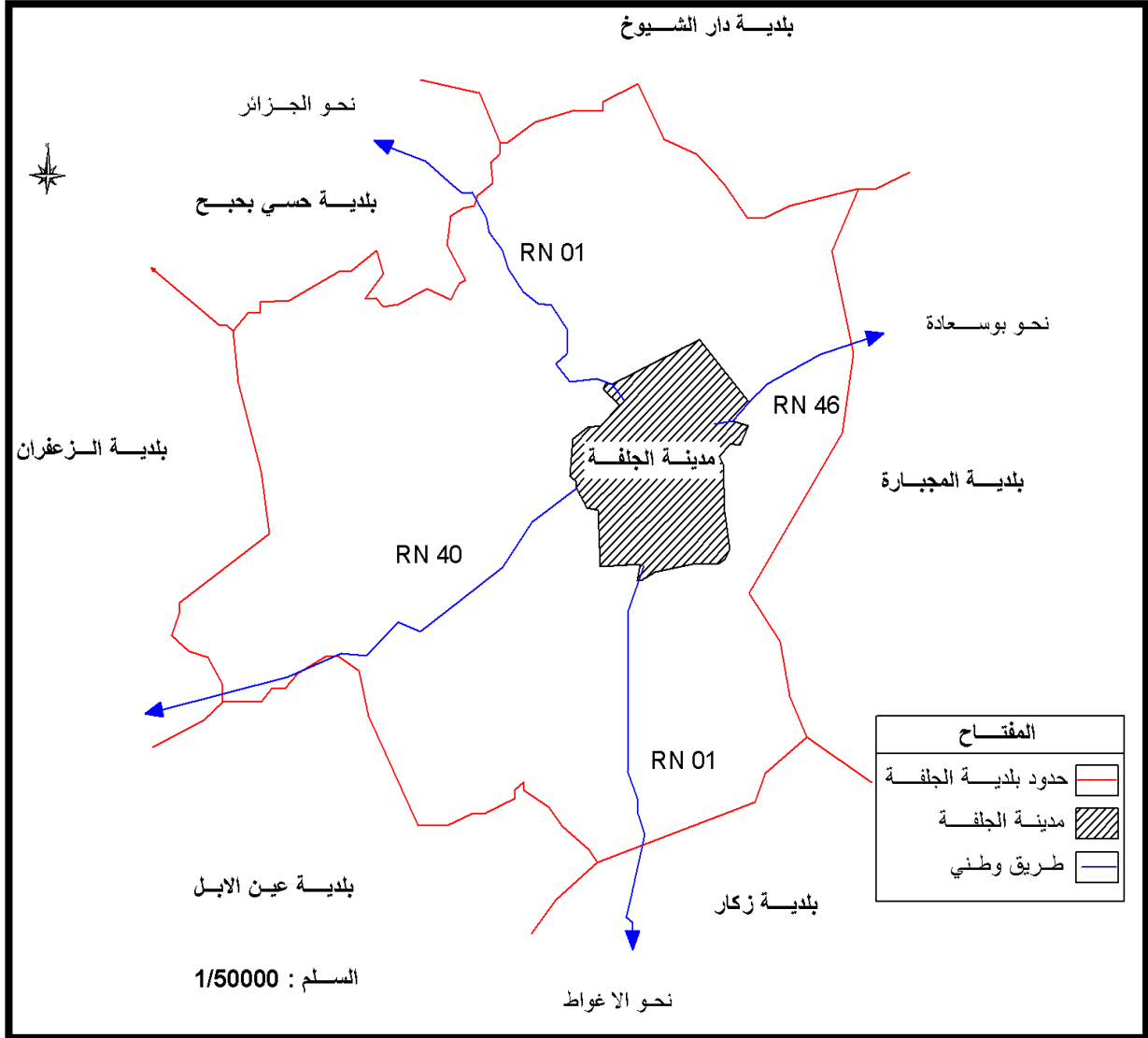
موقع ولاية الجلفة

المصدر : المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2008.

2.2- الموقع الإداري :

تقع بلدية الجلفة في مركز ولاية الجلفة حيث تمثل مركز الولاية حيث يحدها:

- من الشمال بلديتي عين معبد ودار الشيوخ .
- من الشرق بلديتي المجبارة و ملييحة.
- من الغرب بلدية الزعفران.
- من الجنوب بلديتي عين الإبل و زكار.

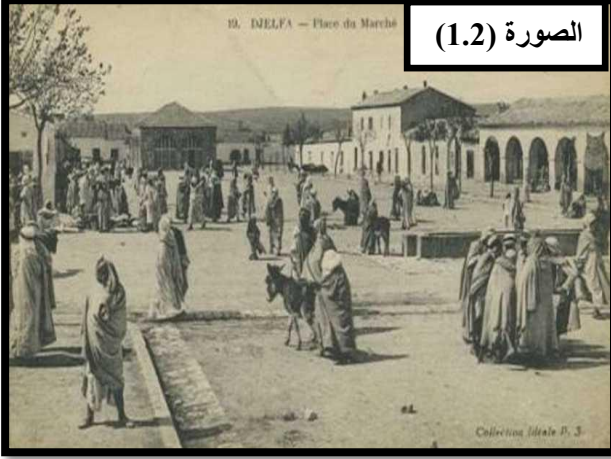


مخطط (2.2) : الموقع الإداري لمدينة الجلفة

المصدر : المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2008.

3.2- لمحة تاريخية عن منطقة الدراسة :

الصورة (1.2)



مدينة الجلفة قبل 1852

المصدر: Abcdelacpa.com

1.3.2- المرحلة 1 : قبل 1852 م

قبل 1852 كانت المدينة عبارة عن منطقة تتجمع فيها القبائل العربية (أولاد نايل)

و المتواجدة بين ولايتي الأغواط و المدينة أي أن المنطقة كانت عبارة عن منطقة عبور للقوافل التي تسلك طريق بخاري الاغواط.

الصورة (2.2)



مدينة الجلفة ما بين (1852 و 1860)

المصدر: Abcdelacpa.com

2.3.2- المرحلة 2 : ما بين (1852-1860م):

شهدت هذه المرحلة وصول الفرنسيين إلى المنطقة حيث قاموا بإنشاء مدينة جديدة وذلك في إطار سياسة إنشاء منطقة عسكرية محصنة ، والتي كانت في بادئ الأمر عبارة عن مخطط بسيط لتكنة عسكرية ذات شكل مستطيل موجه نحو شمال، جنوب، بثلاثة شوارع عريضة وأخرى طويلة تقسم الحي إلى 18 قطعة، وتكنة في الجهة الشمالية للمراقبة.

الصورة (3.2)



مدينة الجلفة ما بين (1860 و 1900)

المصدر: Abcdelacpa.com

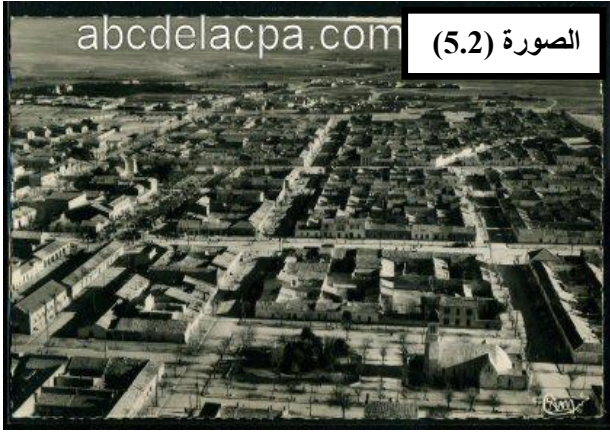
3.3.2- المرحلة 3 : ما بين (1860-1900م):

في 13 فيفري 1861م أصبحت الجلفة بلدية تشغل إقليم يتربع على مساحة 1776 هكتار وبدأت التجمعات في ذلك الوقت تأخذ أهمية بعد إنشاء عدة تجهيزات إدارية ودينية (البلدية، بيرو عرب، الكنيسة)، ومن أجل حماية المدينة من الهجمات التي تشنها قبائل أولاد نايل أقام المستعمرون حصنين (حصن في الشمال وآخر في الشمال الغربي).



الصورة (4.2)

مدينة الجلفة ما بين (1900 و 1954)
المصدر: Abcdelacpa.com



الصورة (5.2)

مدينة الجلفة ما بين (1954 و 1962)
المصدر: Abcdelacpa.com



الصورة (6.2)

مدينة الجلفة ما بين (1962 و 1974)
المصدر: Abcdelacpa.com

4.3.2- المرحلة 4 : ما بين (1900-1954م):

في هذه الفترة عرفت المدينة نوعا من الاستقرار والتوسع، إذ شهدت عدة هجرات محلية فقد بلغ عدد سكانها سنة 1905م حوالي 700 ساكن من بينهم 300 أوربي، كذلك إنشاء مدرسة فرنسية، سوق للمواشي، مصنع الحطب والملح، وفي سنة 1912م تم إنشاء خط السكة الحديدية والمحطة شمال المدينة الذي يربط بين البليدة والجلفة، وهذه السكة الحديدية خاصة بنقل السلع والبضائع، كما ساهمت في التقدم والنمو العمراني للمدينة.

5.3.2- المرحلة 5 : ما بين (1954-1962م):

شهدت المدينة نموا ديمغرافيا مهما نتيجة هجرة سكان الأرياف نحو المدينة بحثا عن العمل وخاصة بعد إنشاء مصنعي (معالجة الحلفاء والخشب)، حيث كان عدد السكان حوالي 2835 ساكن منهم 590 ساكن أوربي يشغلون مساحة أكبر 05 مرات من مساحة باقي السكان، وفي نهاية الخمسينيات وبداية الستينيات شهدت المدينة توسعات في كل الاتجاهات مع ظهور عدة أحياء (البرج، الزحاف، 100 دار، قناني، بن جرمه، باب الشارف والضاية).

6.3.2- المرحلة 6 : ما بين (1962-1974م):

بعد الاستقلال عرفت المدينة نموا ديمغرافيا مهم وزيادة في هجرة سكان الأرياف نحوها، حيث شغل السكان المناطق التي كانت حكرا على المعمرين، كما عرفت المدينة توسعات في مختلف الاتجاهات شمالا وجنوبا، شرقا وغربا وفي سنة 1974م وبعد التقسيم الإداري أصبحت بلدية الجلفة التي كانت تابعة لولاية المدية عاصمة لولاية الجلفة، هذا التقسيم أعطاهم دفعا جديدا في مجال انجاز المشاريع الكبرى والتجهيزات والهيكل القاعدية مما زادها اتساعا، واحتوت على طرق وطنية مهمة خاصة الطريق الوطني رقم 01 (طريق الوحدة الإفريقية).

الصورة (7.2)



مدينة الجلفة ما بين (1974 و 1990)
المصدر: Abcdelacpa.com

7.3.2- المرحلة 7 : ما بين (1974-1990م):
سنة 1975م شهدت إنشاء منطقة صناعية مما
ساهم في النهوض بالقطاع الصناعي وزيادة
ديناميكية المدينة وفي سنة 1980م شهدت
العديد من الإنجازات الكبرى ساعدت مركز
المدينة على التنفس حيث استفادت بأهم برنامج
للسكن يتمثل في المنطقة السكنية الحضرية
الجديدة (ZHUN) شرق المدينة وكذلك إنشاء
حي 05 جويلية سنة 1983م (الجلفة الجديدة)
والمنطقة السكنية الحضرية الغربية سنة
1984م وذلك بإنشاء (شريقي فارة ، الفتح، حي
الحواس).

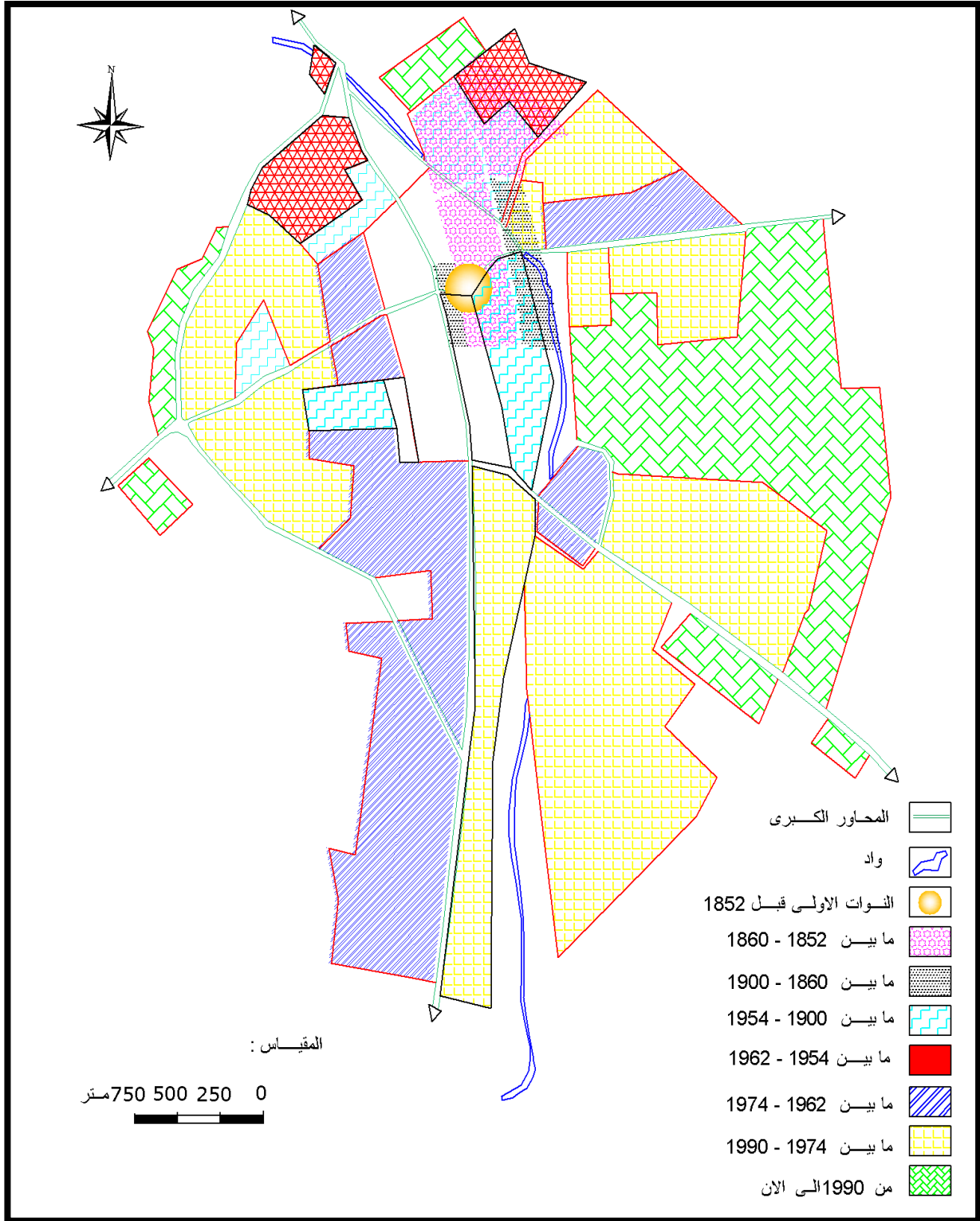
الصورة (8.2)



مدينة الجلفة من (1990م إلى يومنا هذا)
المصدر: Abcdelacpa.com

8.3.2- المرحلة 8 : من (1990م إلى يومنا
هذا):

عرفت هذه المرحلة ظهور التجزيئات الترابية
التي احتلت أطراف المحاور الكبرى للمدينة
التمثلة في (حي المستقبل، بوتريفيس، قناني،
بلغزال، عمراوي) شرقا، و التجزيئات
الترابية ببربيح الأولى والثانية.



مخطط (3.2): مراحل التطور العمراني لمدينة الجلفة

المصدر: من إعداد الطالبين 2016.

4.2- الموضع :

قامت مدينة الجلفة في موضع يتميز بثلاث مجموعات مورفولوجية كبرى هي الجبال، السفوح، الهضاب وهي مرتفعة ومرتفعاتها محصورة ما بين 1020 متر كأقل ارتفاع و1489 متر كأقصى ارتفاع عن مستوى سطح البحر.

1.4.2- التضاريس :

1.1.4.2- الجبال :



الصورة (9.2)

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

الجبال في مدينة الجلفة

المصدر: Abcdelacpa.com

2.1.4.2- السفوح :

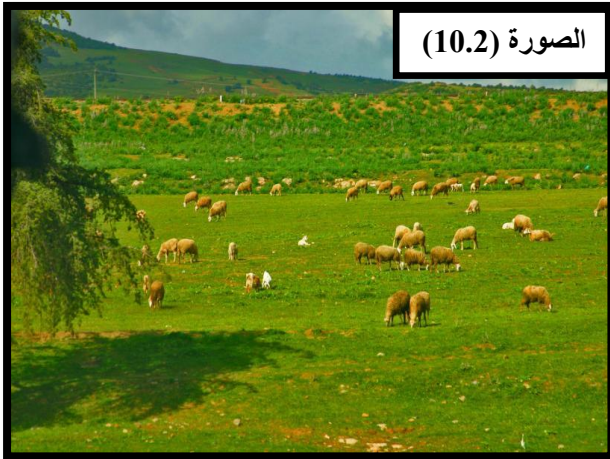
وهي المرحلة الوسطى ما بين الجبال والهضاب وتوجد في الجنوب الشرقي وفي شمال البلدية وهي تضم 4505 هكتار أي ما يعادل 8.20% من المساحة الاجمالية.

3.1.4.2- الهضاب :

هي جزء من هضبة (المجبارة،المويلح) وتضم الجزء الأكبر من مساحة البلدية أي 28825 هكتار وتنتشر في منطقتين :

- جزء يبدأ من الجهة الجنوبية الغربية من الطريق الولائي إلى الجنوب الشرقي و شرق البلدية.

- جزء يتواجد في أقصى الشمال الشرقي من البلدية.



الصورة (10.2)

الهضاب في مدينة الجلفة

المصدر: Abcdelacpa.com

4.1.4.2- الانحدارات :

أراضي البلدية على العموم يتراوح ميلها ما بين : 0-8% ، ويوجد الكثير من الانحدارات ما بين 0-3% و خاصة في الهضاب والسهول وبالخصوص في الجنوب الغربي وفي شرق تراب البلدية وفي الشمال الغربي والانحدارات الشديدة من 12-25% توجد في شمال المدينة وبالخصوص في جبال سن الباء.

2.4.2- المناخ :

1.2.4.2- التساقط :

بلدية الجلفة تقع في منطقة تتصف بعدم الانتظام في التساقط السنوي كما هو موضح في الجدول الموالي.

جدول (1.2): معدل التساقط في مدينة الجلفة

| الأشهر | جانفي | فبري | مارس | أفريل | ماي | يون | جويلية | أوت | سبتمبر | أكتوبر | نوفمبر | ديسمبر | المجموع |
|------------------|-------|------|------|-------|-----|-----|--------|-----|--------|--------|--------|--------|---------|
| معدل التساقط | 34 | 28 | 29 | 21 | 35 | 22 | 06 | 10 | 31 | 23 | 34 | 35 | 308 |
| عدد أيام التساقط | 07 | 06 | 07 | 05 | 06 | 05 | 02 | 03 | 05 | 05 | 06 | 06 | 63 |
| عدد أيام السيل | 02 | 01 | 00 | 02 | 05 | 01 | 00 | 01 | 02 | 03 | 00 | 05 | 23 |

المصدر : المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2008.

إن التساقط في هذه البلدية هو ضعيف ويقدر متوسطه ب200 و 300 ملم/ سنة.

و الأشهر التي تشهد أكبر كمية من التساقط هي(جانفي - ماي - سبتمبر - نوفمبر -ديسمبر)، وعدد الأيام التي تتساقط فيها الأمطار هي ما بين 50 و 70 يوم / سنة.

يكون التساقط في اغلب الأحيان غير منتظم و فجائي مما يعرقل التطور النباتي و يزيد من خطورة ظاهرة.

2.2.4.2- الحرارة وهي تمثل التغيرات الفصلية الهامة في الشتاء و الصيف و حسب الأرقام المسجلة في محطة الأرصاد الجوية لولاية الجلفة فإن التسجيلات القصوى للحرارة تتراوح ما بين 12 ° و 40 ° الجدول التالي يوضح ذلك.

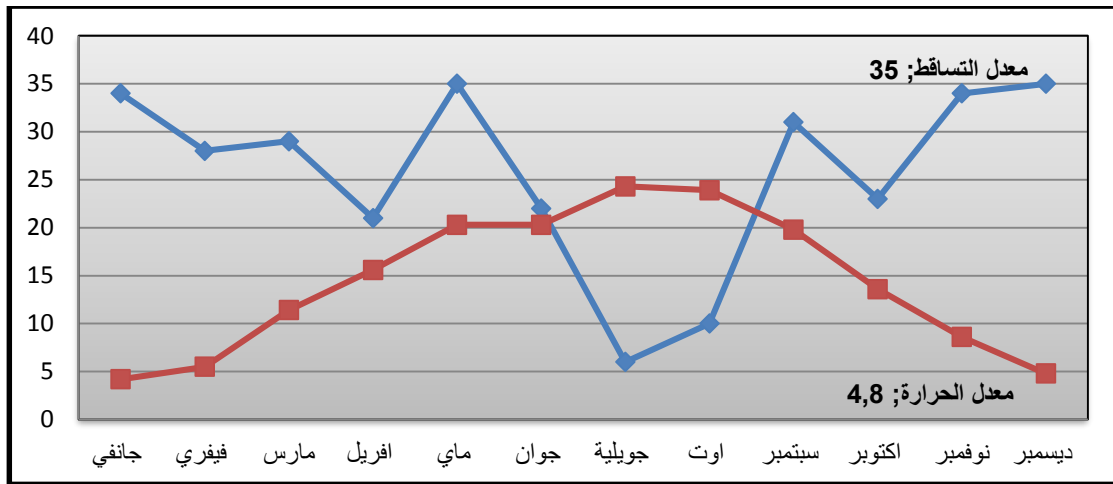
جدول (2.2) : التغير في معدل درجة الحرارة

| الشهر | D | N | O | S | A | J | J | M | A | M | F | J |
|--------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----|
| معدل الحرارة | 4.8 | 8.6 | 13.6 | 19.8 | 23.9 | 24.3 | 20.3 | 15.6 | 11.4 | 8.2 | 5.5 | 4.2 |
| الأقصى | 28.0 | 13.8 | 20.1 | 27.5 | 32.9 | 33.5 | 28.5 | 23.4 | 18.7 | 14.3 | 11.0 | 9.3 |
| الأدنى | -0.1 | 3.5 | 7.2 | 12.1 | 15.0 | 15.1 | 12.1 | 7.8 | 4.1 | 2.1 | 0.1 | 0.8 |

المصدر : المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2008.

معدل الحرارة السنوي المسجل منذ 25 سنة هو 13.3 ° و الفوارق الحرارية (القصوى و الدنيا) تشكل عائق كبير للتنمية النباتية السهلية و هكذا فإن النباتات المقاومة هي الوحيدة التي تصمد أمام التقلبات الجوية وهذا يبرز الفروق المتباعدة ما بين أقصى حرارة و أدناه في شهر آخر و التي تصل حتى 34.3 ° أحيانا.

شكل (1.2) : معدل الحرارة و التساقط في مدينة الجلفة



المصدر : من معالجة الطالبين 2016.

3.2.4.2- الثلج :

أيام الثلج في الجلفة تصل إلى 5 أيام مع وجود أعوام استثنائية و يصل في بعض الأحيان إلى 19 يوم كما هو الحال في سنة 1979.

5.2- الدراسة السكانية والسكنية والاقتصادية :

1.5.2- الدراسة السكانية :

1.1.5.2- تطور عدد السكان في المدينة

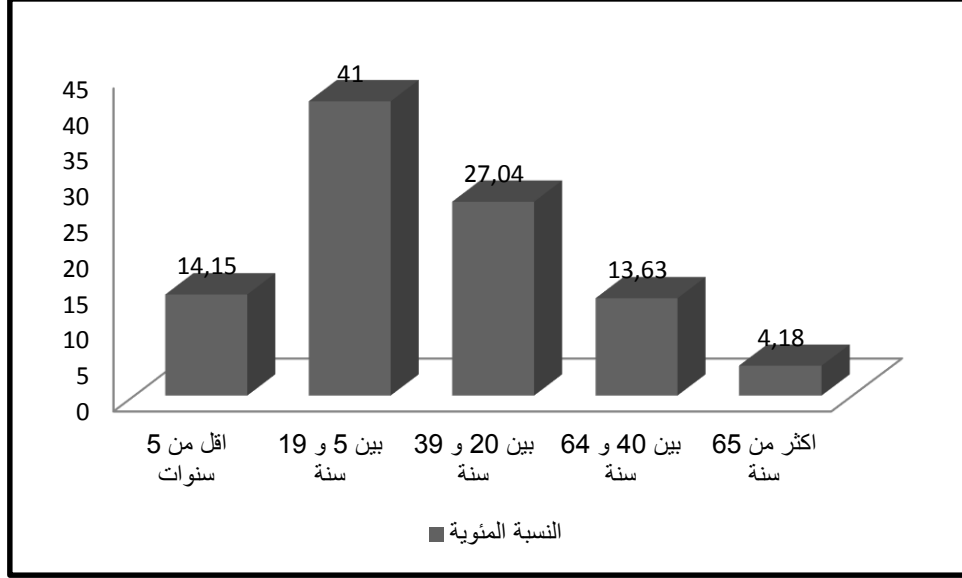
مدينة الجلفة كغيرها من المدن الجزائرية تشهد نموا دموغرافيا كبيرا يلخصه الجدول

2.1.5.2- التركيب العمري :

إن التركيب العمري من أهم العوامل الدالة على حيوية السكان وقوتهم الإنتاجية إضافة إلى أنها تساعد على معرفة نسبة النمو التي تساهم في تقدير الاحتياجات المطلوبة لكل فئة.

والشكل التالي يبين الفئات العمرية لسكان المدينة خلال إحصائيات 2010.

الشكل (2.2): الفئات العمرية لسكان مدينة الجلفة سنة 2010



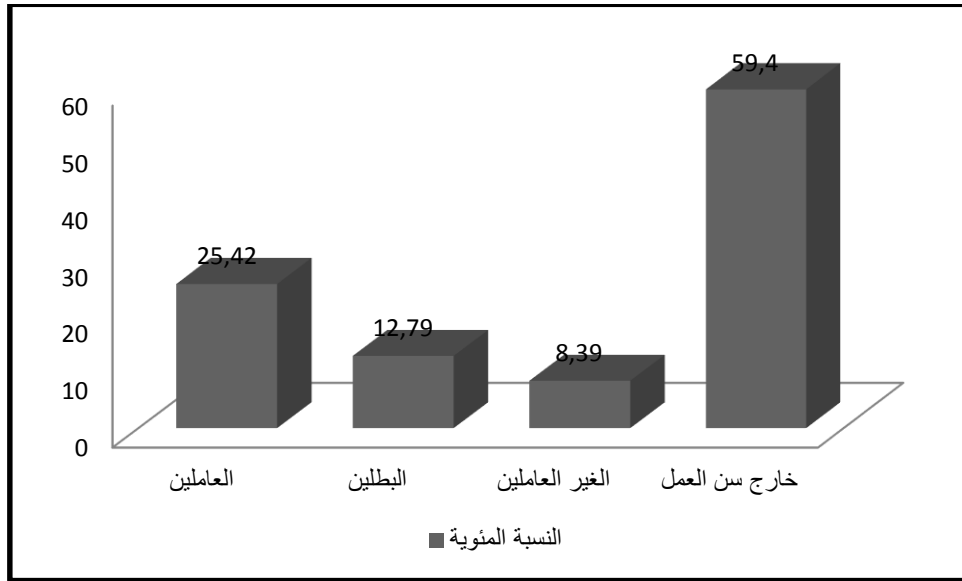
المصدر: مديرية التخطيط 2015 .

ومن خلال الشكل (2.2) نلاحظ أن الفئة العمرية أقل من 5 سنوات تمثل الفئة الأقل بين السكان فهي تمثل 14.15 % من عدد السكان، في حين أن نسبة السكان في الفئة (5 - 19 سنة) تمثل النسبة الأكبر من عدد السكان بنسبة 41 %، وهذا يبين أن مجتمع مدينة الجلفة مجتمع شاب حيث أن فئة الشباب تمثل النسبة الأكبر و الفئة النشطة حيث تبلغ نسبة هذه الفئة في المجتمع 40.67 % من إجمالي السكان حيث نجدهم في مختلف القطاعات الاقتصادية في المدينة، أما الفئة أكثر من 65 سنة فهي تمثل الفئة الأقل نسبة في المدينة حيث تبلغ نسبتها 4.18 % من إجمالي عدد السكان.

2.5.2- الدراسة الاقتصادية:

تعتبر الدراسة الاقتصادية للمدينة مهمة للغاية، حيث أنها تعد احد الأسس التي تقوم عليها عملية التخطيط المستقبلي، كما تساهم في فهم وتوضيح جميع العلاقات، كما أنها أساسية كونها تمهد لعمليات التخطيط والتهيئة، إذ على ضوءها ترسم معالم السياسات التي ستنتهج في الوقت الحالي والمستقبلي سعياً لإيجاد مجال متكامل يقوم على أسس منطقية وفق خطط محكمة تنطلق من واقع ما هو موجود.

الشكل (3.2) : يوضح تركيب القوة العاملة لسكان مدينة الجلفة سنة 2010م



المصدر : مديرية التخطيط 2015.

1.2.5.2- السكان النشطين (الداخلين في سن العمل):

هم السكان الذين يندرجون ضمن الفئة القادرة على العمل (النشطة)، والذين تتراوح أعمارهم ما بين (19 و64) سنة وقد بلغ عددهم سنة 2010م بمدينة الجلفة حوالي 123629 نسمة وهم بذلك يمثلون نسبة 40.67% من إجمالي سكان المدينة، ويمكن تقسيمهم إلى الفئات التالية:

أ- القوة العاملة :

1.1- السكان العاملون فعلا : هم الأفراد الذين يشتغلون فعلا وقد بلغ عددهم سنة 2010م حوالي 76674.7 عامل أي ما نسبته 62.02% من إجمالي السكان النشطين، وبنسبة قدرها 25.42% من إجمالي عدد سكان المدينة، وهذه الفئة تمثل القوة المنتجة في المدينة .

2.1- السكان البطالين : هم السكان القادرين على العمل أي المنتمين إلى الفئة (19-64) سنة وغير المشتغلين وقد بلغ عددهم سنة 2010م حوالي 38883 بطل ممثلين ما نسبته 12.79% من إجمالي سكان المدينة، وما نسبته 22.94% من إجمالي الفئة النشطة.

ب- القوة غير العاملة:

هم الأفراد القادرين على العمل والمنتمين إلى الفئة (19-64) سنة وغير الراغبين في العمل ويتمثلون في (ربات البيوت، طلبة، فئة المعاقين...إلخ) وقد قدر عددهم سنة 2010م بـ 8071.3 نسمة أي بنسبة 8.39% من إجمالي سكان المدينة كما أنهم يمثلون ما نسبته 15.04% من إجمالي الفئة النشطة.

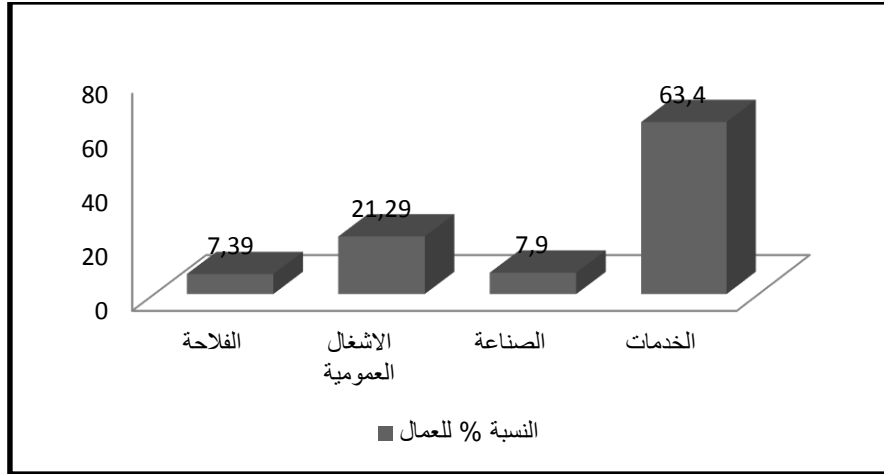
2.2.5.2- السكان الخارجين عن سن العمل:

هم الأفراد المنتمين للفئتين (0-19) سنة و (أكثر من 64) سنة ويطلق عليهم هذا الاسم لكونهم غير قادرين على تحمل أعباء العمل، نتيجة عدم بلوغهم السن القانونية بالنسبة للفئة

(19-0) سنة، أو نتيجة تجاوزهم لسن العمل بالنسبة للفئة (أكثر من 64) سنة وقد بلغ عدد أفراد هاتين الفئتين سنة 2010م حوالي 180373 نسمة بنسبة 59.4% من إجمالي سكان المدينة.

3.2.5.2- طبيعة العمل في مدينة الجلفة

الشكل (4.2) : نسبة العمل في كل قطاع



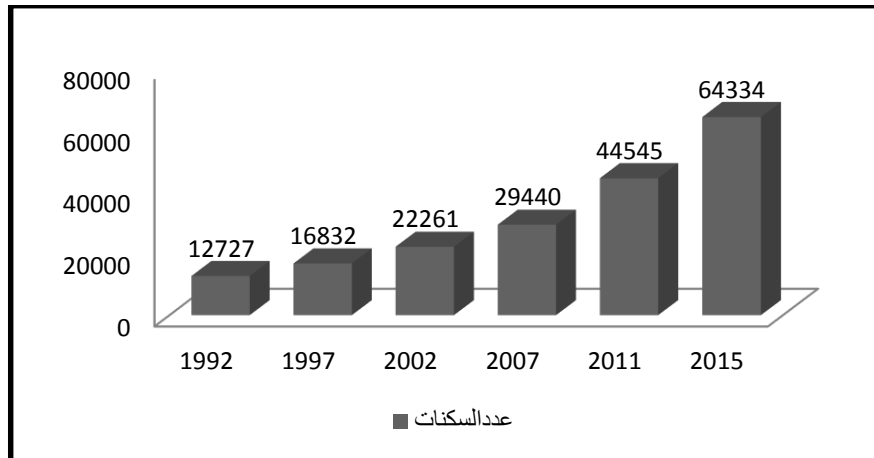
المصدر: التقرير السنوي لمديرية التخطيط والتهيئة العمراني 2011.

من خلال الشكل نستطيع القول أن القطاعات الأخرى تبدو أقل نسبة بالمقارنة مع نسبة قطاع الخدمات في مدينة الجلفة والذي يعتبر الوظيفة الأساسية خاصة في وسط المدينة حيث نجد أن السوقين المغطيين و المجمعات التجارية المحرك الرئيسي لهذا

3.5.2- السكن :

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

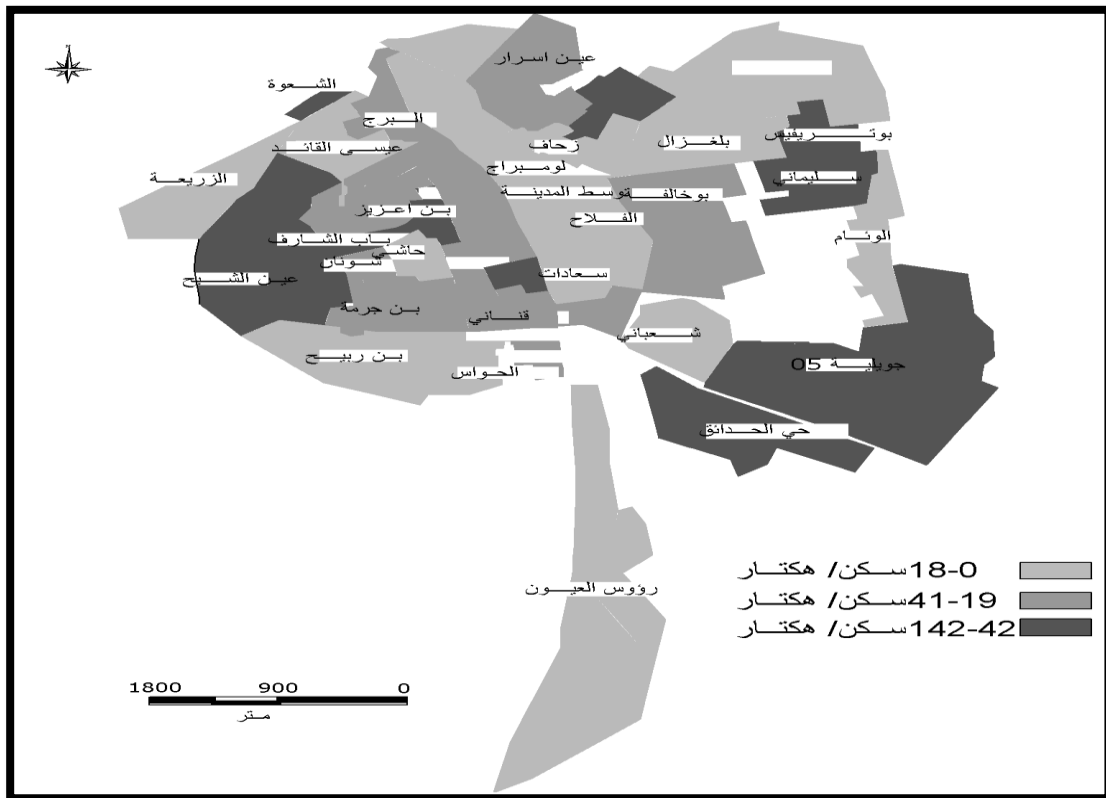
الشكل (5.2) : يوضح تطور الحظيرة السكنية في مدينة الجلفة



المصدر: مخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2008.

من خلال الإحصائيات الموضحة في الشكل أعلاه نلاحظ تزايد معتبر في عدد السكنات خاصة في الفترة الممتدة من 1997 إلى 2015 و هذا راجع إلى عدة أسباب من أهمها :

- ارتفاع عدد السكان وعلاقته الطردية مع الحظيرة السكنية.
 - الموقع الجغرافي الهام الذي تتمتع به المدينة (نقطة جذب).
- هذا الارتفاع في عدد السكنات، ترجم بظهور :
- عدة أحياء جديدة (كحي البساتين وحي بحرارة.....).
 - وتشتع أحياء أخرى (كحي الوئام وبن تيبة و 05جويلية.....) هذه الأخيرة تختلف فيما بينها من حيث كثافة وتركز السكنات وذلك حسب ظروف السطح، و وظيفة الأحياء فمنها من تصنف كأحياء تجارية (كحي الفلاح .حي الظل الجميل...)، أو خدماتية (كوسط المدينة و الأحياء المجاورة له) تنقص فيها كثافة السكنات ومنها ما تصنف كأحياء مرآقد (الزريعة، الضاية، بن سعيد)
- فهنا نجد أن النقل يتأثر بكثافة السكنات داخل الأحياء نظرا لعلاقته الطردية مع عدد الساكنين والذين لهم علاقة طردية كذلك بزيادة الطلب على التنقل .

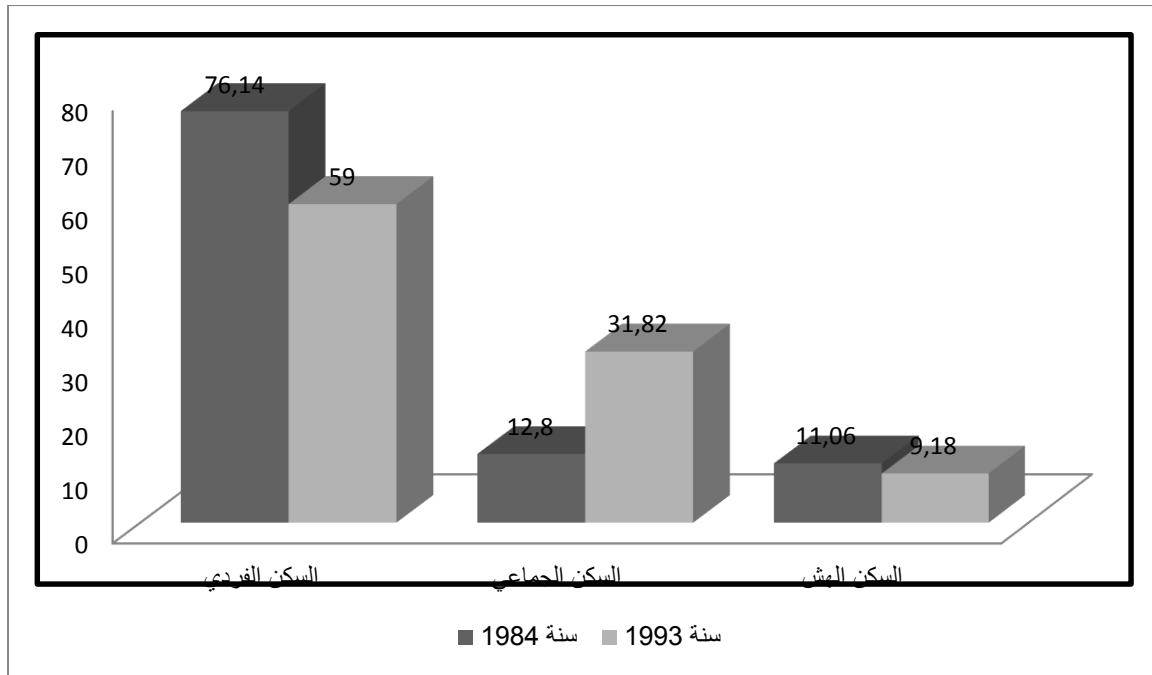


مخطط (5.2): كثافة السكنات في مدينة الجلفة

المصدر: مخطط التهيئة و التعمير 2008.

4.5.2- حالة السكنات وتوزيعها:

مدينة الجلفة تم تشييدها عبر مراحل تاريخية ناتجة عن تطور عدد السكان وحسب نوع استغلال الأرض المختلف الذي ضم عدة تجمعات للظهور بأنواع مختلفة من الأنماط ونستطيع ملاحظة هذه الأنماط وهي كالتالي:
(النسيج العمراني للنواة الأوربية، السكن التقليدي، السكن الهش، المناطق السكنية الحضرية الجديدة، التجزيئات الترايبية).
الشكل (6.2): يبين تطور السكنات في مدينة الجلفة.



المصدر : من معالجة الطالبين 2016.

1.4.5.2- السكن الأوربي:

أصل المدينة مكون من 16 مقاطعة ناتجة عن تقسيم مهيكلي لمستطيل موجه بموازاة مع الطريق الرابط ما بين الأغواط وبخاري وابتداء من سنة 1868 بدأ البناء وإنشاء بنايات على المحور المتعامد (محور بوسعادة، طريق الشارف) وهذا النسيج الاستعماري يحتل 40 هكتار، مقسم إلى 37 قطعة ومعدل القطعة على العموم يساوي : 115م².

2.4.5.2- السكن التقليدي:

وهو النوع الأكثر ظهورا يتواجد غالبا في مختلف أجزاء المدينة وهذا النوع غالبا هو ريفي ومبني من طرف السكان أنفسهم وبمواد محدودة وهو متميز بشاسعة الحوش الذي يعتبر

الاحتياط العقاري الذي يرجع إليه في التوسع الأفقي وهذه العمليات تجعل من الحوش يصغر شيئاً فشيئاً.

3.4.5.2- السكن الهش:

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

4.4.5.2- المناطق السكنية الحضرية الجديدة:

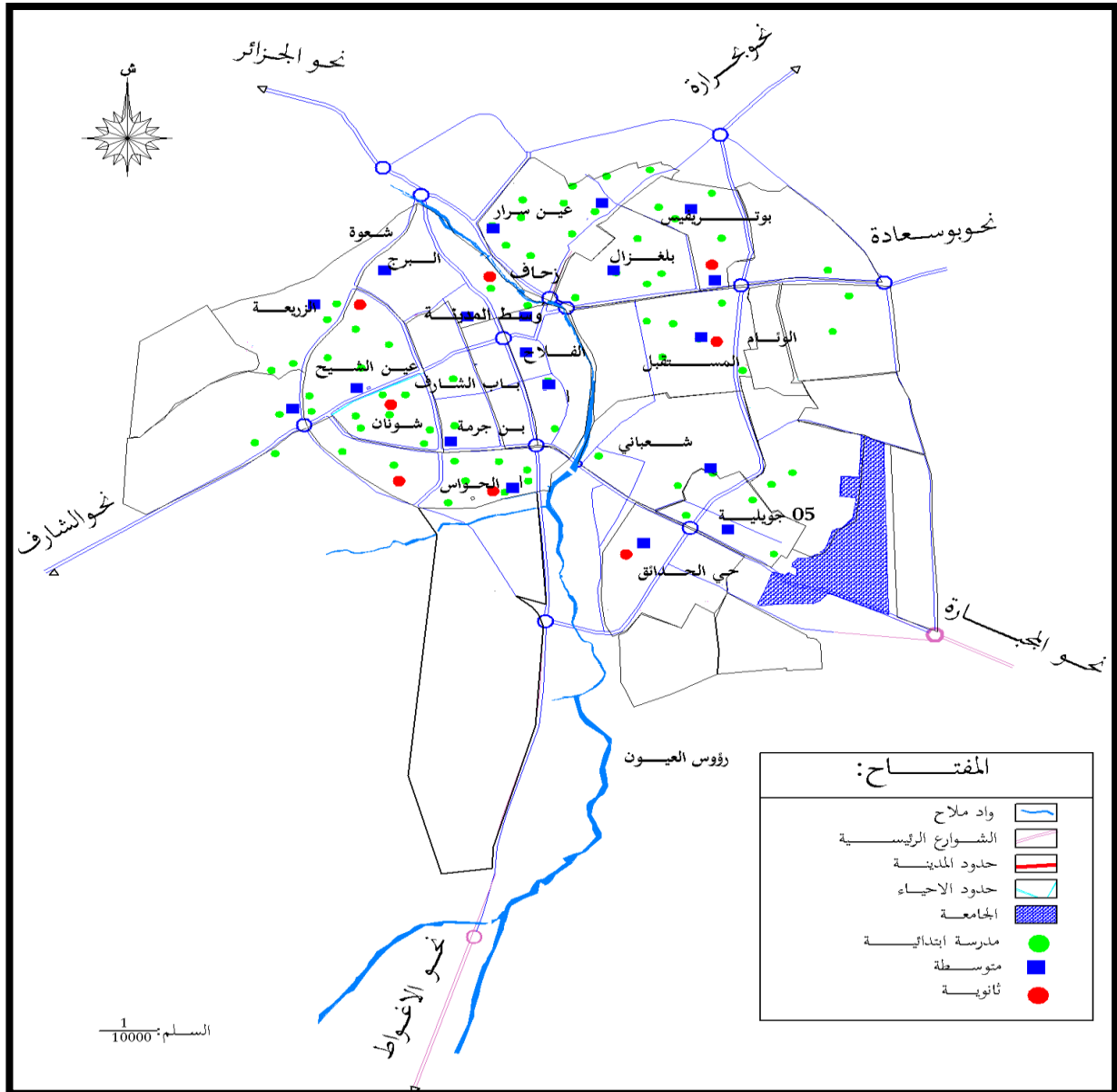
هذا النوع من السكن موجود في الجزء الشمالي في حي مدغري وكذلك في 16 مسكن شرقاً و عملية إعادة الهيكلة بوسط المدينة التي أدت إلى هدم كل البناء العتيق وتشديد مكانه عمارات بأربعة طوابق وكانت منقولة من البرنامج لسنة 1983 التي وجهت للمنطقة الشرقية وحولت وسط المدينة و عوضت النقص المسجل في المرافق وبالخصوص الإدارية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

5.4.5.2- التجزيئات السكنية:

في بلدية الجلفة انطلقت هذه العملية بـ 20 تجزئة على مساحة 462.68 هكتار، وتضم 8610 قطعة منها ما هو في طور الانجاز والباقي انتهت الأشغال به وأقدم هذه التجزيئات هي تجزئة بلغزال، عين الشيخ، بربيح، وهذه التجزيئات ظهرت فيها بعض النقائص مثل: تجزئة معدة على أساس فترة انجاز محددة ولكن النتيجة تسير مرحلياً.

6.2- دراسة التجهيزات الموجودة في المدينة :

تعتبر التجهيزات بمثابة القلب النابض للمدينة، حيث يتوافد عليها السكان بمختلف مستوياتهم و مناطق عيشهم قصد قضاء حاجياتهم، و هذا ما يجعل من المناطق الموجودة بها بؤرة للحركة بمختلف أشكالها، وهناك اختلاف في أنواع هذه التجهيزات والمرافق أي بمعنى هناك اختلاف كمي ونوعي للمرافق على مستوى المدينة.



مخطط (7.2): موقع التجهيزات التعليمية في المدينة

المصدر : من إعداد الطالبين 2016.

1.1.6.2- التطور الابتدائي :

يعتبر التطور الابتدائي التطور الأكثر إحتواءً على الهياكل القاعدية بسبب برمجة هذا النوع من التجهيزات لكل وحدة قاعدية، حيث نجد به 97 مؤسسة تربوية خلال هذا الموسم بعدما كان خلال الموسم 2006/2005 يحوي على 80 مؤسسة تربوية، هذه الزيادة في عدد المؤسسات ساهمت في رفع عدد الأقسام المستغلة إلا أن هناك بعض الأحياء التي تعاني من نقص في المدارس بالرغم من كثافة السكان المرتفعة بها مثل (سليمان و شعوة و شعباني و السعادة) مما يتطلب توفير وسائل النقل للتلاميذ.

الجدول (4.2) : عدد المؤسسات الابتدائية و خصائصها

| السنة | عدد المؤسسات | عدد التلاميذ | | عدد الأقسام | عدد التلاميذ في القسم |
|-------|--------------|--------------|-------|-------------|-----------------------|
| | | ذكور | إناث | | |
| 2005 | 80 | 17779 | 16288 | 792 | 42 |
| 2014 | 97 | 17958 | 16060 | 949 | 35 |

المصدر: مديرية التربية + مديرية التخطيط 2015.

نسجل في هذا الطور وجود 34018 تلميذ حيث تبلغ نسبة الإناث منها 47.21 % أي ما يعادل 16060 تلميذة.

عند مقارنة عدد التلاميذ بعدد الأقسام المستغلة نجد أن متوسط شغل القسم المسجل في المدينة قد انخفض من 42 إلى 35 تلميذ/قسم و هذا يعتبر اقل من المعدل المسجل على مستوى الولاية الذي وصل إلى 38.91 تلميذ/قسم خلال نفس الموسم.

2.1.6.2- التعليم المتوسط :

يبرمج هذا النوع من التجهيز لكل وحدة جواريه، حيث تتوفر مدينة الجلفة على 36 مؤسسة تربية.

الجدول (5.2) : عدد المتوسطات و خصائصها

| السنة | عدد المؤسسات | عدد التلاميذ | | عدد الأقسام | عدد التلاميذ في القسم |
|-------|--------------|--------------|-------|-------------|-----------------------|
| | | ذكور | إناث | | |
| 2007 | 16 | 9196 | 8986 | 432 | 42 |
| 2014 | 36 | 11641 | 10628 | 653 | 34 |

المصدر : مديرية التربية + مديرية التخطيط + معالجة الطالبين 2016.

نسجل في هذا الطور خلال موسم 2015/2014، 22269 تلميذ تمثل نسبة الإناث 47.72% أي ما يعادل 10628 تلميذة و عند مقارنة هذا العدد بموسم 2007/2006 نجد أن العدد ارتفع من 18182 تلميذ إلى 22269 أي ما يعادل 4087 تلميذ أي أن الزيادة بنسبة 22.47 %، و يمكن أن يفسر ذلك بسبب نسبة النجاح المسجلة في التعليم الابتدائي خلال المواسم السابقة.

3.1.6.2- التعليم الثانوي:

الجدول (6.2) : عدد الثانويات و خصائصها

| عدد التلاميذ في القسم | عدد التلاميذ | | عدد الأقسام | عدد المؤسسات | السنة |
|-----------------------|--------------|------|-------------|--------------|-------|
| | ذكور | إناث | | | |
| 36 | 3423 | 4095 | 209 | 11 | 2007 |
| 38 | 5327 | 6875 | 323 | 16 | 2014 |

المصدر : مديرية التربية + مديرية التخطيط + معالجة الطالبين 2016.

تتوفر مدينة الجلفة في هذا الطور على 16 مؤسسة، تحتوي على 323 قسما، توفر هذه المؤسسات التعليم لـ 12202 تلميذ، نسبة الإناث منهم 56.34% أي ما يعادل 6875 تلميذة وذلك بناء على معطيات الموسم 2015/2014 .

من خلال مقارنة عدد التلاميذ في هذا الموسم وموسم 2008/2007 نجد أن العدد قد ارتفع كثيرا مما أدى إلى ازدياد عدد التلاميذ في القسم من 36 إلى 38 بسبب نقص عدد الأقسام.

4.1.6.2- التعليم العالي :

ولاية الجلفة بحكم موقعها الجغرافي و شساعة مساحتها وإمكانياتها الاقتصادية المتوفرة سمح لها بالحصول على مؤسسات للتعليم العالي مجسدة في جامعة زيان عاشور، و يقع في الجهة الشرقية لمدينة الجلفة على جانبي الطريق الرابط ما بين الجلفة و مجبارة.



الصورة (11.2)

جامعة زيان عاشور في مدينة الجلفة

المصدر : جوجل ارث 2015.

جامعية، مطاعم، هياكل إدارية، هياكل تعليمية، معاهد ، مكتبة) و الجدول التالي يوضح تطور عدد الأقسام في الجامعة.

الجدول رقم (7.2) : الأقسام الموجودة على مستوى جامعة زيان عاشور في مدينة الجلفة

| سنة الإنشاء | تعيين الأقسام | سنة الإنشاء | تعيين الأقسام |
|-------------|---------------|-------------|----------------------------|
| 2001 | علوم اقتصادية | 1990 | الأعلام الآلي |
| 2001 | علوم تجارية | 1990 | الإلكتروني |
| 2001 | علوم التسيير | 1995 | الهندسة المدنية |
| 2002 | بيولوجيا | 1995 | جذع مشترك تكنولوجيا TCT |
| 2002 | أدب | 1996 | فلاحة |
| 2002 | الالكترونيك | 1998 | حقوق |
| 2002 | الكترو تقني | 1999 | إعلام آلي والتسيير |
| 2003 | هندسة مدنية | 1999 | محاسبة ومالية |
| 2003 | علم اجتماع | 2001 | البيطرة |
| | | 2001 | تهيئة عمرانية |

المصدر : مديرية التخطيط 2015.

2.6.2- التجهيزات الصحية :

على مستوى الهياكل الصحية تحتوي المدينة على 3 قطاعات صحية تتمثل في (المستشفيات و مراكز العلاج و قاعات العلاج) حيث تحتوي على 3 مستشفيات و 8 مراكز علاج و 4 قاعات علاج و المخطط التالي يوضح موقعها في المدينة.

2.2.6.2- المراكز الصحية :

مدينة الجلفة تحتوي على 7 مراكز صحية تلعب دورا تكميليا ومهماا للعيادات متعددة الخدمات، النشاطات التي توفرها تتمثل في الوقاية، حماية الأمومة والطفولة، التلقيح والاستشارات بصفة عامة.

وفيما يتعلق بالموارد البشرية هذه التجهيزات تؤطر 102 عاملا منهم 25 أطباء.

الجدول (8.2): توزع المراكز الصحية وعدد التدخلات المسجلة بها سنة 2006

| مجموع النشاط | النشاط خلال سنة 2006 | | الموارد البشرية | | الموقع |
|-----------------|----------------------|--------------|-----------------|-------------|------------|
| | العدد | طبيعة التدخل | العدد | نوع الأشخاص | |
| 16.072 | 2.060 | استشارات | 02 | طبيب عام | باب الشارف |
| | 1.802 | أمراض الفم | 01 | جراح أسنان | |
| | 12.210 | علاج عام | 08 | ممرض | |
| | | | 01 | مقابلات | |
| 17.840 | 1.275 | استشارات | 02 | طبيب عام | بوتريفيس |
| | 815 | أمراض الفم | 01 | جراح أسنان | |
| | 15.750 | علاج عام | 07 | ممرض | |
| | | | 01 | مقابلات | |
| 18.475 | 4.750 | استشارات | 04 | طبيب عام | بن جرمه |
| | 1915 | أمراض الفم | 01 | جراح أسنان | |
| | 11.810 | علاج عام | 11 | ممرض | |
| | | | 02 | مقابلات | |
| 24.153 | 9.275 | استشارات | 02 | طبيب عام | البرج |
| | 1.803 | أمراض الفم | 01 | جراح أسنان | |
| | 13.075 | علاج عام | 06 | ممرض | |
| | | | 01 | مقابلات | |

المصدر : مديرية الصحة .

3.2.6.2- قاعات العلاج :

مدينة الجلفة تحوي 3 قاعات علاج حيث سجل بها 58311 تدخلا خلال سنة 2006،

الجدول (9.2):توزع قاعات العلاج على مستوى المدينة و التدخلات المسجلة

| مجموع النشاط | النشاط خلال سنة 2006 | | الموارد البشرية | | الموقع |
|-----------------|----------------------|--------------|-----------------|-------------|----------------|
| | العدد | طبيعة التدخل | العدد | نوع الأشخاص | |
| | 15.719 | استشارات | 03 | طبيب عام | حي 5 جويلية |
| 39.306 | 1.872 | | 0 | جراح أسنان | |
| | 72.715 | علاج عام | 06 | ممرض | |
| | 0 | | 0 | مقابلات | |
| | 1.815 | استشارات | 01 | طبيب عام | ولاد عبيد الله |
| 16.894 | 0 | | 0 | جراح أسنان | |
| | 15.079 | علاج عام | 03 | ممرض | |
| | 0 | | 0 | مقابلات | |
| | 891 | استشارات | 01 | طبيب عام | 100سكن |
| 2.111 | 0 | | 0 | جراح أسنان | |
| | 1.220 | علاج عام | 02 | ممرض | |
| | 0 | | 0 | مقابلات | |

المصدر : مديرية الصحة .

3.6.2- التجهيزات الثقافية و الدينية :

1.3.6.2- التجهيزات الثقافية :

يعتبر القطاع الثقافي من أهم القطاعات لما له من دور في المجتمع، حيث يحوي بدوره عدة هياكل ومنشآت وقد استفاد مؤخرا من هياكل جديدة لعل من أبرزها المركز الثقافي الإسلامي، ودار الفنون والجدول التالي يوضح التجهيزات الموجودة مع مكان تواجدها.

الجدول (10.2) : توزيع التجهيزات الثقافية

| مكان التواجد | نوع التجهيز |
|----------------------------|-------------------|
| حي المجاهدين (طريق مجبارة) | دار الثقافة |
| حي 5 جويلية | مركز ثقافي إسلامي |
| وسط المدينة | دار الفنون |

المصدر : المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2008.

وهنا نسجل نقص في الهياكل الثقافية سواء العمومية أو الخاصة.

2.3.6.2- القطاع الديني :



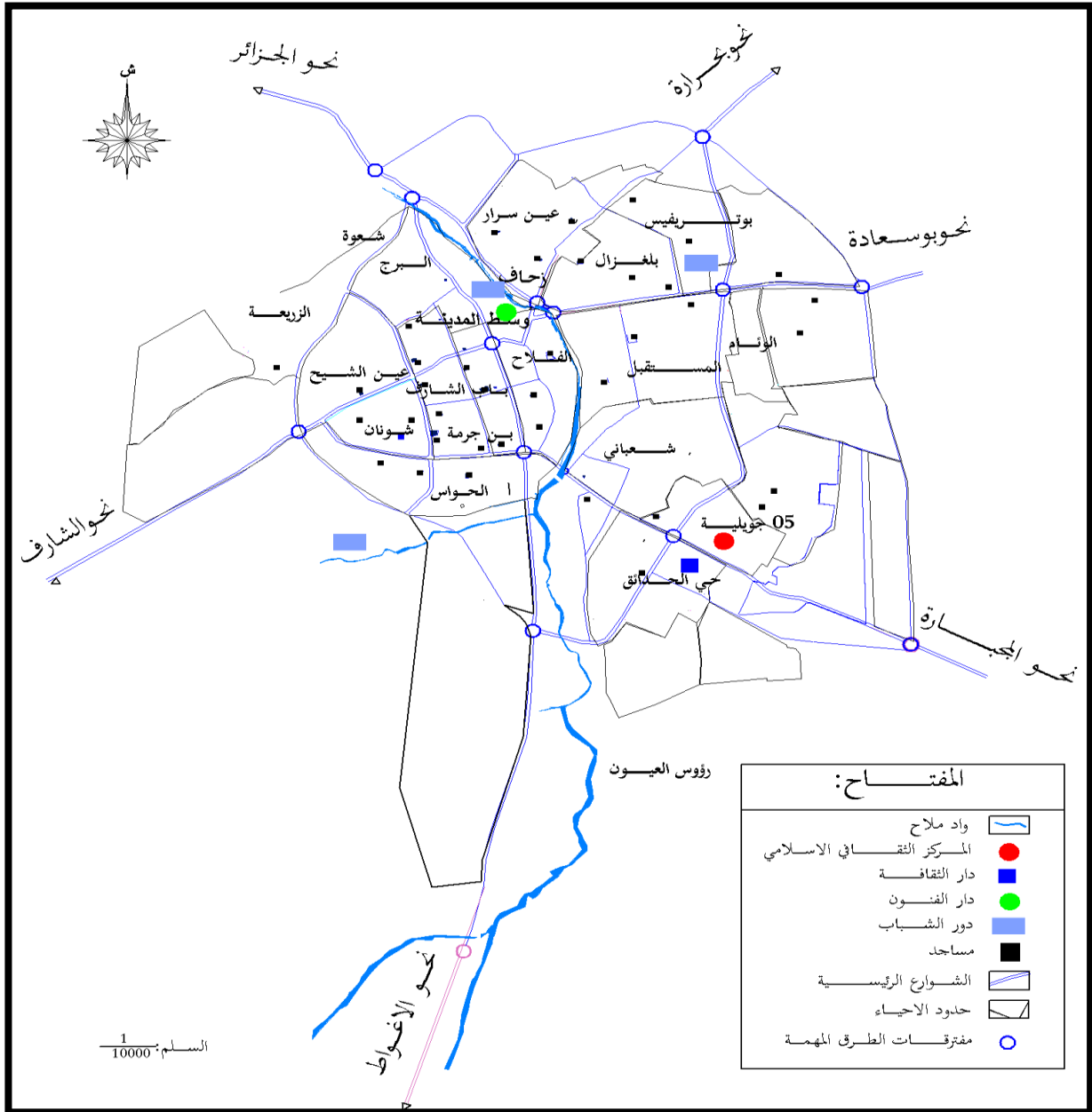
الصورة (14.2)

إن القطاع الديني في مدينة الجلفة يحوي 51 مسجدا و 7 مصليات إضافة إلى مدرسة قرآنية واحدة لتعليم القرآن الكريم، زاوية واحدة إضافة إلى مركز ثقافي إسلامي وتحوي مدينة الجلفة على 28 جمعية دينية، حيث تتسع هذه التجهيزات لـ 42200 مصلي.

مسجد سي أحمد بن الشريف

المصدر : من إعداد الطالبين 2016 .

تبين الصورة في الأعلى مسجد خالد بن الوليد الواقع بوسط المدينة بساحة محمد بوضياف ويعتبر أكبر مسجد في مدينة الجلفة وهو ذو طراز معماري مغربي ويعتبر أحد أهم المعالم الموجودة في المدينة.

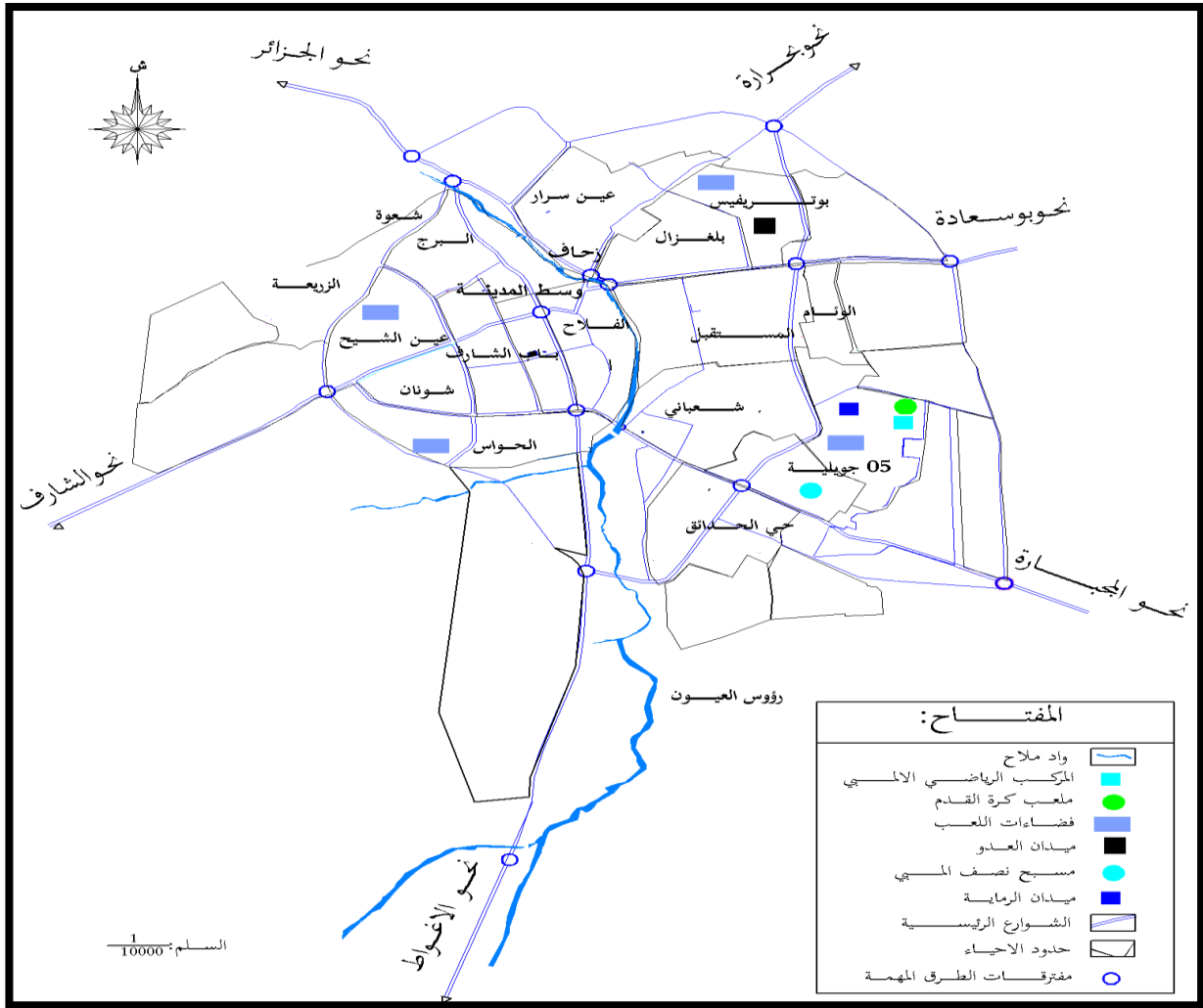


مخطط (10.2): موقع التجهيزات الثقافية و الدينية في مدينة الجلفة

المصدر : من إعداد الطالبين 2016.

4.6.2- التجهيزات الرياضية :

تحتوي مدينة الجلفة على العديد من التجهيزات الرياضية بمختلف أنواعها و المخطط التالي يوضح موقعها بالنسبة للمدينة.



مخطط (11.2): موقع التجهيزات الرياضية في مدينة الجلفة

المصدر : من إعداد الطالبين 2016.

نلاحظ من خلال المخطط أن معظم التجهيزات الرياضية متواجدة بحي 05 جويلية .

1.4.6.2- قاعة متعددة الرياضات:

تحتوي مدينة الجلفة على قاعة متعددة الرياضة ذات طاقة استيعاب إجمالية 1000 شخص حيث أن هذه القاعات تشهد إكتضاضا كبيرا فقد سجل بها أكثر من 1900 عضو.

2.4.6.2- المركب الرياضي الأولمبي :

يوجد في مدينة الجلفة مركب واحد أولمبي يتسع لـ 15000 عضو حيث يؤطره نظريا 5 مؤطرين للأعضاء المنخرطين واليقتدر عددهم بـ 500 منخرط ويقع هذا المركب في حي 5 جويلية.

3.4.6.2- ملاعب كرة القدم مع منصة الجمهور :

يوجد ملعب واحد يقع في حي 5 جويلية قدرة إستيعابه 1000 رياضي، وعدد المنخرطين فيه يقدر بـ 324 شخص يؤطّرهم مدرب واحد.

4.4.6.2- فضاءات اللعب :

توجد على مستوى أربع أحياء هم (حي 5 جويلية ، حي الكويت ، حي بوتريفيس، وعين الشيخ) يكون التأطير في هذه الفضاءات من طرف جمعيات الأحياء.

5.4.6.2- ميدان العدو : يوجد على مستوى المدينة ميدان واحد يقع في حي بوتريفيس و التتطير فيه يكون من طرف جمعية سباق الخيل.

6.4.6.2- مسبح نصف أولمبي : يوجد ضمن المركب الأولمبي بحي 5 جويلية يتسع لـ 50 شخص يؤطّرهم 7 أشخاص.

7.4.6.2- ميدان الرماية : يوجد في المدينة ميدان رماية على مستوى حي 5 جويلية، تقدر مساحته بـ 225 م² ، يعمل فيه 15 شخصا.

5.6.2- المرافق الإدارية :

الصورة (15.2)

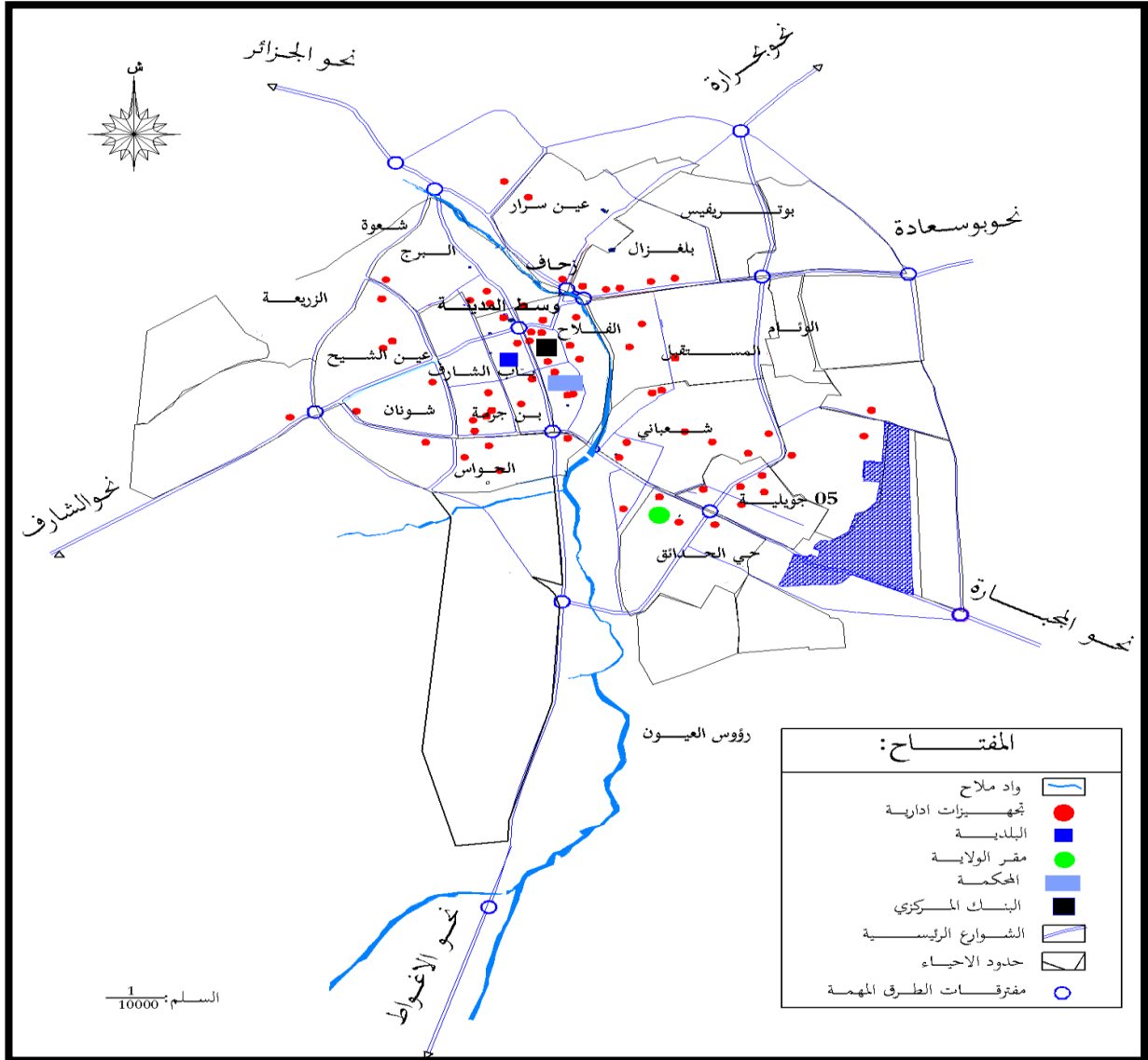
مقر الولاية

تعتبر من المرافق ذات الأهمية البالغة في المدينة حيث أنها تتكفل بضمان الخدمات الإدارية والتعاملات المالية للمواطنين، و تحتوي المدينة على (مقر الولاية، الدائرة، البلدية) و المصالح التقنية مثل (مديرية التعمير والبناء، مديرية السكن والتجهيز، مديرية الري، مديرية المنشآت) و مديريات الهياكل القاعدية مثل (مديرية الكهرباء والغاز، مديرية الفلاحة، مديرية التخطيط والتهيئة العمرانية) كما تحتوي على عدة بنوك

ومكاتب للتأمينات و فروع للبلدية .

المصدر: من إعداد الطالبين 2016.

المخطط التالي يوضح موقع التجهيزات الإدارية في مدينة الجلفة.



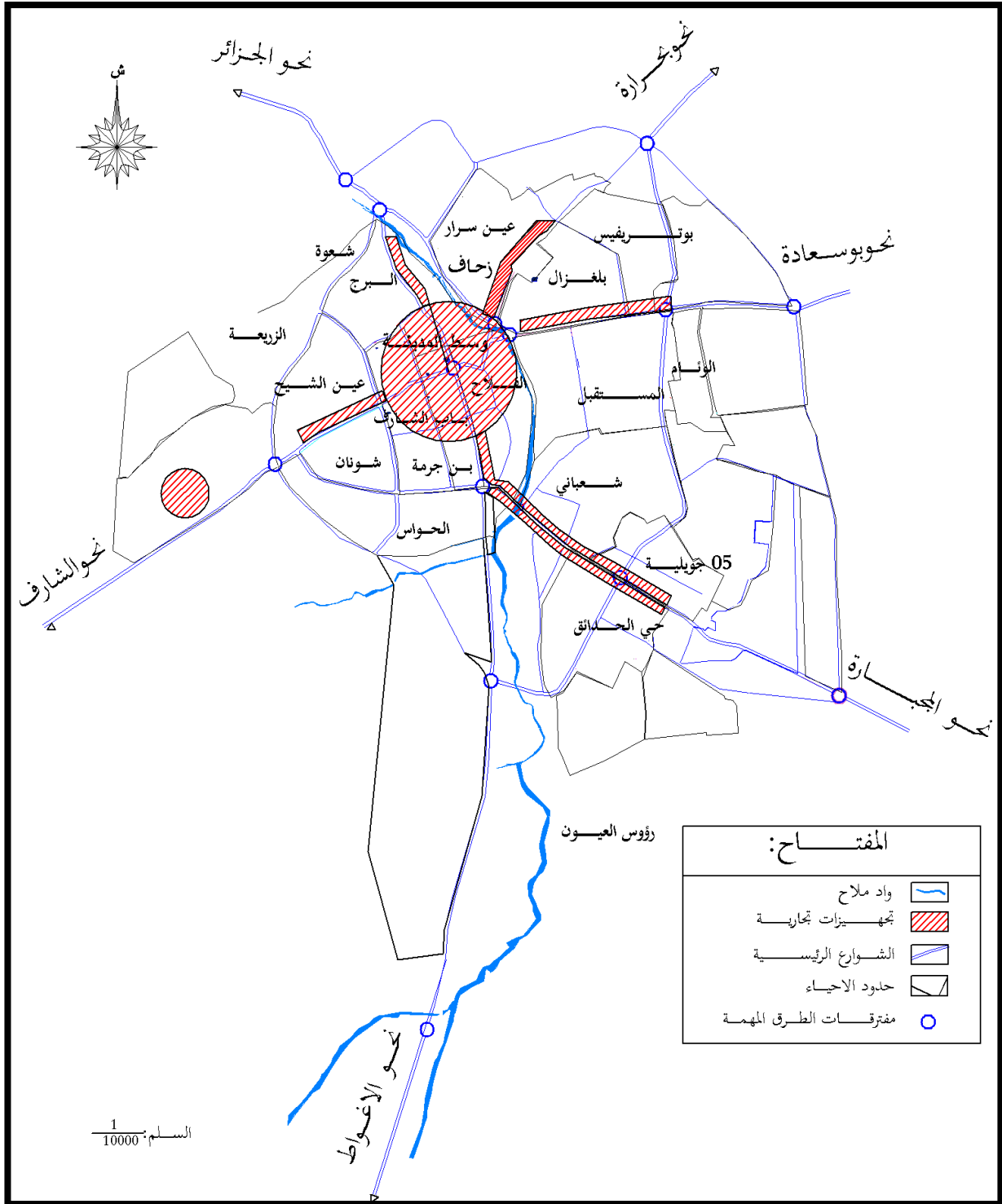
مخطط (12.2): موقع التجهيزات الإدارية في مدينة الجلفة

المصدر : من إعداد الطالبين 2016.

نلاحظ من خلال المخطط أن كل التجهيزات المهمة تقع في مركز المدينة وحي الحدائق.

6.6.2- التجهيزات التجارية:

تعرف مدينة الجلفة حركة تجارية كبيرة بحكم موقعها الهام بحيث يقدر عدد التجار بـ : 5402 تاجر في المواد الغذائية بالجملة و 1013 تاجر في المواد الغذائية بالتجزئة و المخطط التالي يوضح المناطق ذات النشاط الكثيف للخدمات التجارية.



مخطط (13.2): مواقع النشاط الكثيف للخدمات التجارية

المصدر : من اعداد الطالبين 2016

تتمركز معظم التجهيزات التجارية في مركز المدينة و الشوارع الرئيسية وبعض مناطق التوسع المستقبلي .

6.2- تحديد العجز في التجهيزات بالنسبة لمدينة الجلفة :

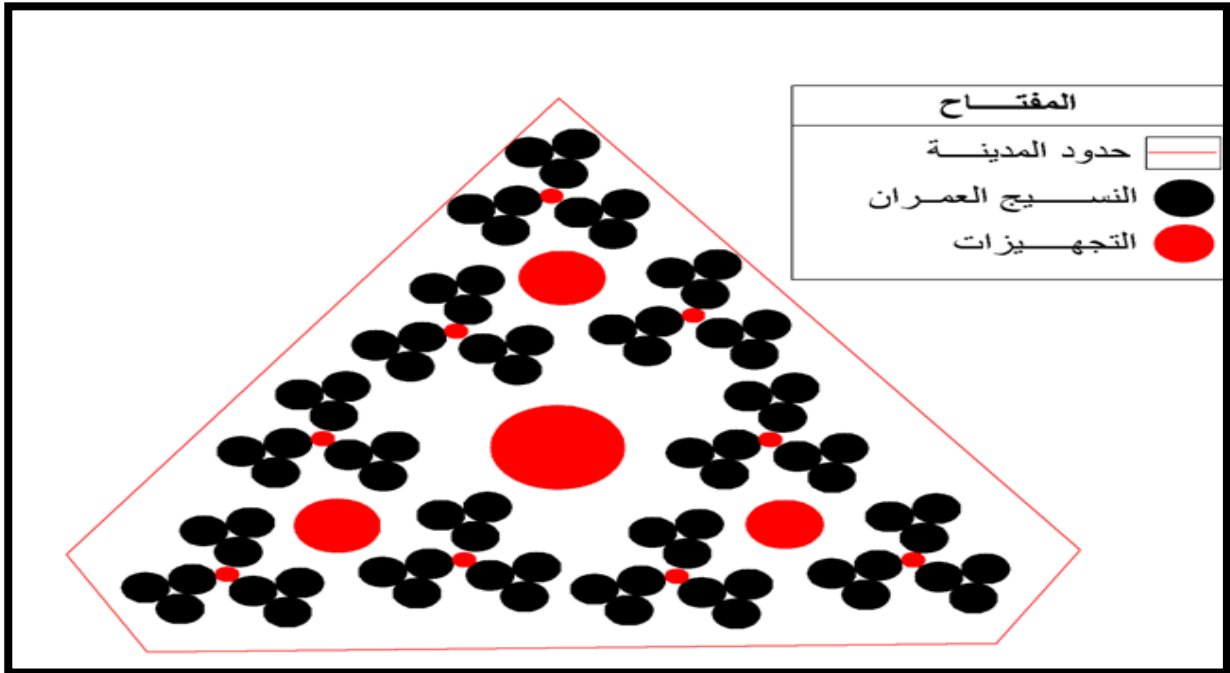
1.6.2- معايير برمجة التجهيزات :

إن برمجة التجهيزات عادة تكون من طرف مكاتب الدراسات العمرانية على حسب دليل التجهيز القديم، أو مباشرة من طرف القطاع الوظيفي الذي يحتاج هذا التجهيز.

ولعدم وجود نظام قانوني في (توزيع السكان، إنشاء التجهيزات، استغلال المجال)، كان لابد من وضع دليل خاص يوضح المعايير في إنشاء التجهيزات، لذا تم انجازه من طرف وزارة التعمير والبناء سنة 1995 ويهدف إلى :

- زيادة التأثير على النسيج الحضري عبر التوزيع المدروس للتجهيزات.
- ضمان التوزيع الأمثل للسكان.

الشكل رقم (7.2): يوضح توزيع التجهيزات بالنسبة للنسيج العمراني



المصدر : من إعداد الطالبين 2016.

يعتبر دليل التجهيز المعد من طرف وزارة التعمير والبناء في سنة 1995 أحد أهم الوسائل التي تسمح بإنشاء التجهيزات على المستوى الوطني، حيث يحدد المقاييس والمعايير التي

تحدد نوع التجهيزات الضرورية في مدينة ما، هذه المقاييس تستند إلى حاجة كل ساكن لكل نوع من التجهيز.

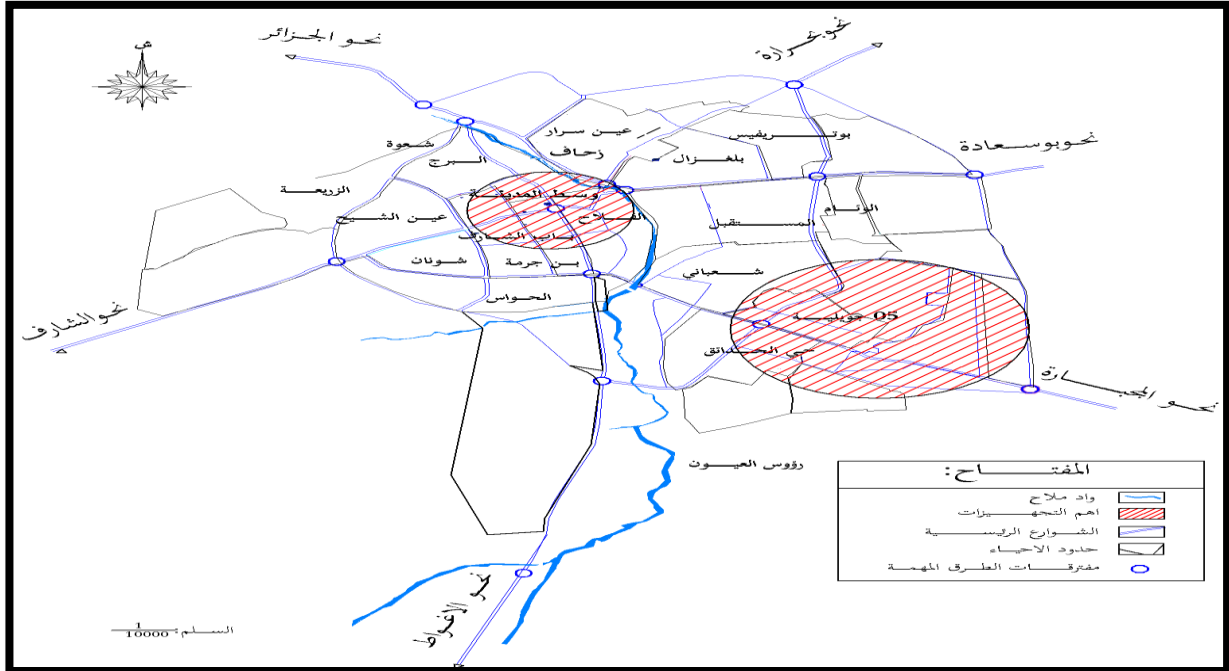
ومن خلال هذا المبحث نحاول إسقاط واقع التجهيز الموجود في مدينة الجلفة على هذا الدليل ومعرفة مدى توافق التجهيز الموجود مع المعايير المذكورة فيه.

2.6.2- سياسة التجهيز في مدينة الجلفة :

من خلال الدراسة الميدانية و بعد الاتصال بالمصالح المعنية بهذا المجال المتمثلة في (مديرية التعمير والبناء و مديرية التجهيز والسكن)، اتضح لنا أن توزيع التجهيزات في مدينة الجلفة جاء بشكل عشوائي وغير منطقي بحجة التخفيف من الضغط على مركز المدينة الذي كان يعتبر المركز الإداري والتجاري في نفس الوقت، ولكن الزائر إلى مدينة الجلفة والمواطن على حد سواء يلاحظ تركيز معظم التجهيزات في منطقتين أساسيتين :

- وسط المدينة : بما أنها مركز المدينة و النواة التي توسعت منها المدينة فان اكبر التجهيزات أنشأت هناك ومن أهمها (المحكمة ، البنك المركزي ، البلدية)

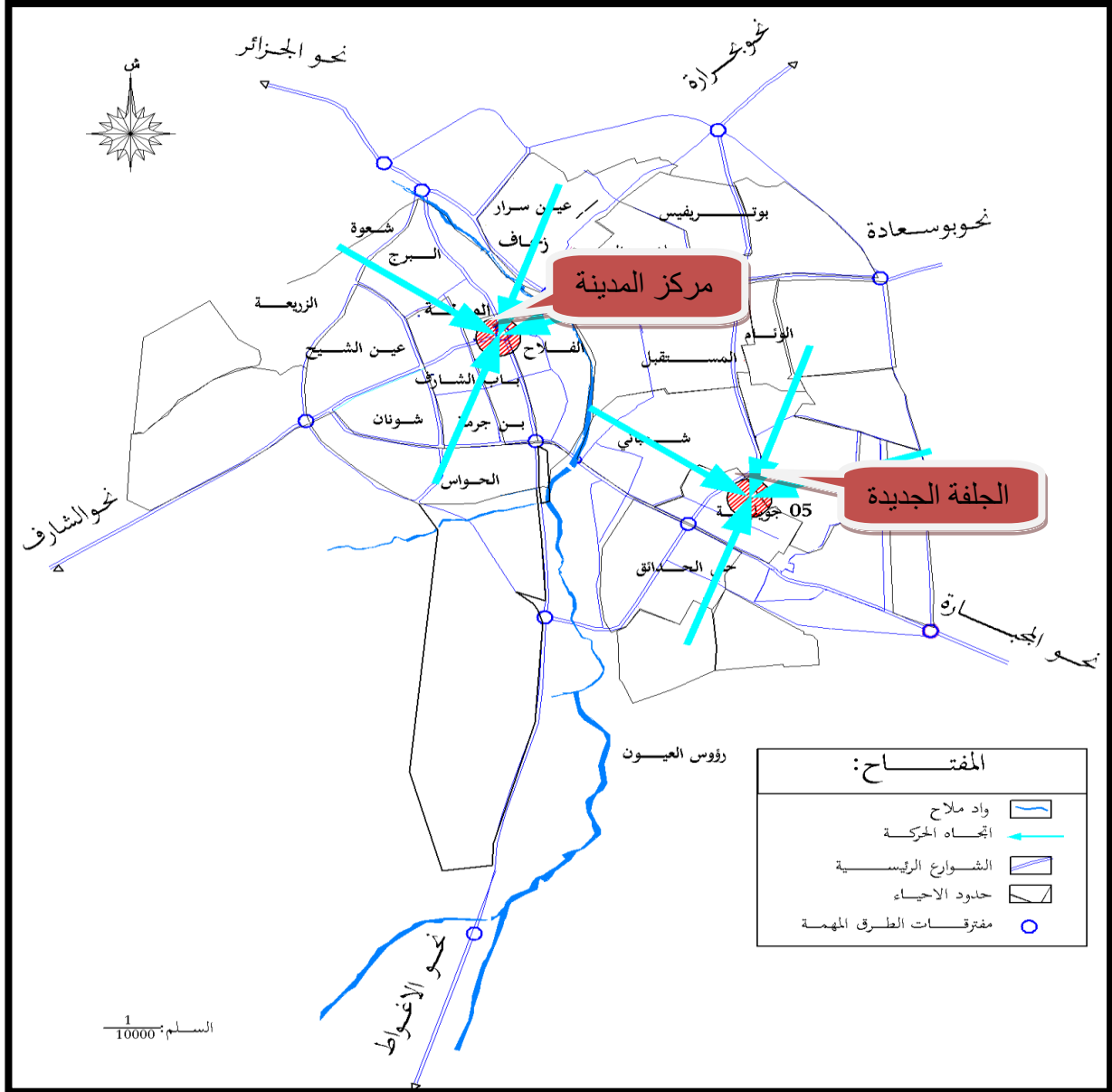
- جنوب غرب المدينة : و تشمل ثلاث أحياء (05جويلية، الحدائق، شعباني) تحتوي هذه الأحياء على مجموعة مهمة من التجهيزات تتمثل في (المستشفيات الكبرى، الجامعة، دار الثقافة، المركز الثقافي الإسلامي، أهم المنشآت الرياضية).



مخطط (14.2):موضع أهم التجهيزات في المدينة

المصدر : من إعداد الطالبين 2016.

هذا الشكل من التوزيع خلق نوعا من التمايز بين الأحياء إضافة إلى كونه خلق مشاكل أخرى داخل هذا الحي على اعتباره حيا سكنيا حيث يشهد ازدحاما كبيرا في فترة العمل، وكذلك ظهور مشكلة التنقل من وإلى الحي، حيث يجبر سكان الأحياء الأخرى إلى الانتقال إلى المصالح الإدارية الموجودة فيه لقضاء مصالحهم، كما يضاف إليهم المواطنين القادمين من البلديات والولايات الأخرى لنفس السبب.



مخطط (15.2): اتجاه حركة السكان للتجهيزات

المصدر : من إعداد الطالبين 2016.

3.6.2- تطبيق معايير الشبكة النظرية للتجهيزات على مدينة الجلفة :

من خلال الدراسة الميدانية اتضح أنه من الصعوبة بما كان تحديد نوع التجهيزات لكل حي وذلك لعدم تحديد مفهوم واضح للأحياء من حيث المقاييس والمعايير التي تم الاعتماد عليها في تصنيف هذه الأنسجة الحضرية سواء إلى وحدات قاعدية أو وحدات جوارية أو أحياء وهذا ما شكل عائقا في دراسة التجهيز على مستوى كل حي.

و لتسهيل عملية التحديد الضرورية نظريا على مستوى المدينة أخذنا بعين الاعتبار المدينة ككل وقمنا بتقسيمها على حسب عدد السكان المحدد في الشبكة النظرية لكل وحدة سكنية وفق العلاقة:

العدد الكلي للسكان / عدد السكان النظري في النسيج الحضري(1)

1.3.6.2- الوحدات القاعدية:

تحدد الشبكة النظرية للتجهيز عدد السكان في هذا النسيج بـ 2400 ساكن أو عدد سكنات يبلغ 318 مسكن ووفق هذه الشبكة فإن التجهيزات اللازمة لهذا النوع من التجهيز موضح ف الجدول التالي:

الجدول (11.2): التجهيزات في الوحدة القاعدية حسب الشبكة النظرية للتجهيز 1995

| نوع التجهيز | المساحة (م ²) | المعامل (م ² /ساكن) | عدد الوظائف الموفرة |
|---------------------------|---------------------------|--------------------------------|---------------------|
| مدرسة الابتدائية (12 قسم) | 7000 | 2916 | 18 |
| فضاء للعب | 3218 | 1340 | 2 |
| قاعة متعددة الرياضات | 1000 | 0416 | 5 |
| المجموع | 11218 | 4672 | 25 |

المصدر : الشبكة النظرية للتجهيز 1995.

بناء على الجدول السابق ولتطبيق محتواه على مدينة الجلفة فإننا نطبق العلاقة السابقة (1) لإعادة تقسيم المدينة إلى وحدات مركزية.

$$152 = 2400/364993 \text{ وحدة قاعدية}$$

وبناء عليه فإن مدينة الجلفة نظريا تحتوي على 152 وحدة قاعدية و التجهيزات التي يجب أن تحتويها كل وحدة موضحة في الجدول التالي:

الجدول (12.2): التجهيزات في كل وحدة قاعدية من المدينة حسب الشبكة النظرية

| التجهيزات النظرية | العدد | المساحة (م ²) |
|---------------------|-------|---------------------------|
| مدرسة ابتدائية | 152 | 443232 |
| فضاء للعب | 152 | 489136 |
| قاعة متعددة الرياضة | 152 | 152000 |

المصدر : من إعداد الطالبين 2016.

2.3.6.2- الوحدات الجوارية :

وهي عبارة عن تجمع مجموعة من الوحدات القاعدية، عدد سكان في هذه الوحدة يقدر بـ 9520 ساكن وتحتاج هذه الوحدة إلى تجهيزات إضافية موضحة في الجدول التالي:

الجدول (13.2): التجهيزات في الوحدة الجوارية حسب الشبكة النظرية للتجهيز 1995

| نوع التجهيز | المساحة (م ²) | المعامل (م ² /ساكن) | الوظائف الموفرة |
|-------------------------------|---------------------------|--------------------------------|-----------------|
| اكمالية | 9000 | 0.945 | 37 |
| قاعة رياضية متخصصة (30*30) | 2000 | 0.210 | 10 |
| ملعب كرة قدم + ارضية | 7800 | 0.819 | 02 |
| حديقة أطفال | 1700 | 0.178 | 20 |
| دار شباب (400) | 575 | 0.060 | 02 |
| قاعة متعددة الخدمات | 600 | 0.063 | 01 |
| مكتب بريدي | 700 | 0.073 | 05 |
| المجموع | 22375 | 2.348 | 77 |

المصدر: الشبكة النظرية للتجهيز 1995.

بناء على الجدول السابق ولتطبيق محتواه على مدينة الجلفة فإننا نطبق العلاقة (1) لإعادة تقسيم المدينة إلى وحدات جوارية.

9520/364993 = 38 وحدات جوارية.

وبناء عليه فإن مدينة الجلفة نظريا تحتوي على 38 وحدات جوارية و التجهيزات التي يجب أن تحتويها كل وحدة موضحة في الجدول التالي:

الجدول (14.2) : التجهيزات في كل وحدات جوارية من المدينة حسب الشبكة النظرية

| التجهيزات النظرية | العدد | المساحة (م ²) |
|----------------------|-------|---------------------------|
| اكاديمية | 38 | 342000 |
| قاعة رياضية متخصصة | 76 | 152000 |
| ملعب كرة قدم + أرضية | 38 | 296400 |
| حديقة أطفال | 38 | 64600 |
| دار شباب | 38 | 21850 |
| قاعة متعددة الخدمات | 38 | 22800 |
| مكتب بريدي | 38 | 26600 |

المصدر : من إعداد الطالبين 2016.

3.3.6.2- الحي :

وهي عبارة عن تجمع مجموعة من الوحدات الجوارية ، عدد سكان في هذه الوحدة يقدر بـ 33000 ساكن أو 4440 مسكن وتحتاج هذه الوحدة إلى تجهيزات إضافية موضحة في الجدول التالي:

الجدول (15.2): التجهيزات في الحي حسب الشبكة النظرية للتجهيز 1995

| نوع التجهيز | المساحة (م ²) | المعامل (م ² /ساكن) | الوظائف الموفرة |
|---|---------------------------|--------------------------------|-----------------|
| عيادة متعددة الخدمات | 1500 | 0.045 | 101 |
| عيادة توليد (60 سرير) | 3000 | 0.090 | 40 |
| مركز نفسي بيداغوجي | 1460 | 0.044 | 02 |
| مصلحة المتابعة والملاحظة في الوسط المفتوح | 700 | 0.021 | 30 |

| | | | |
|----|-------|-------|-----------------------|
| 64 | 0.051 | 1685 | دار شباب (500) |
| 07 | 0.045 | 1500 | قاعة رياضية متخصصة |
| 10 | 0.027 | 900 | مسبح 25م |
| 10 | 0.030 | 1000 | قاعة سينما (500 مقعد) |
| 20 | 0.042 | 1400 | مركز ثقافي |
| 60 | 0.151 | 4995 | تجارة تكميلية |
| 10 | 0.060 | 2000 | سوق أو مركز تجاري |
| 10 | 0.045 | 1500 | مركز هاتفي |
| 30 | 0.030 | 1000 | أمن حضري |
| 12 | 0.020 | 666 | حماية مدنية |
| 2 | 0.20 | 6600 | مسجد |
| 13 | 0.106 | 3500 | قاعة علاج |
| 02 | 1.037 | 34406 | المجموع |

المصدر: الشبكة النظرية للتجهيز 1995.

بناء على الجدول السابق ولتطبيق محتواه على مدينة الجلفة فإننا نطبق العلاقة (1) لإعادة تقسيم المدينة إلى أحياء.

$$11 \text{ أحياء} = 33000/364993$$

وبناء عليه فإن مدينة الجلفة نظريا تحتوي على 7 أحياء و التجهيزات التي يجب أن يحتويها كل حي موضحة في الجدول التالي:

الجدول (16.2): التجهيزات في كل حي من المدينة حسب الشبكة النظرية

| نوع التجهيز | العدد | المساحة (م ²) |
|---|-------|---------------------------|
| عيادة متعددة الخدمات | 11 | 165000 |
| عيادة توليد (60 سرير) | 11 | 33000 |
| مركز نفسي بيداغوجي | 11 | 16060 |
| مصلحة المتابعة والملاحظة في الوسط المفتوح | 11 | 7700 |
| دار شباب (500) | 11 | 18535 |
| قاعة رياضية متخصصة | 11 | 16500 |
| مسبح 25م | 11 | 9900 |
| قاعة سينما (500 مقعد) | 11 | 11000 |
| مركز ثقافي | 11 | 15400 |
| سوق أو مركز تجاري | 11 | 22000 |
| مركز هاتفي | 11 | 16500 |
| أمن حضري | 11 | 11000 |
| حماية مدنية | 11 | 7326 |
| مسجد | 11 | 72600 |
| قاعة علاج | 11 | 38500 |

المصدر: الشبكة النظرية للتجهيز 1995 .

4.3.6.2- مجمع أحياء:

وهي عبارة عن تجمع مجموعة من الأحياء، عدد سكان في هذه الوحدة يقدر بـ 100000 ساكن وتحتاج هذه الوحدة إلى تجهيزات إضافية موضحة في الجدول التالي :

الجدول (17.2): التجهيزات في مجمع أحياء حسب الشبكة النظرية للتجهيز 1995

| نوع التجهيز | المساحة (م ²) | المعامل (م ² /ساكن) | عدد الوظائف الموفرة |
|------------------------|---------------------------|--------------------------------|---------------------|
| ثانوية (1000 طالب) | 44000 | 0.44 | 300 |
| متقنة (1500 طالب) | 25000 | 0.25 | 300 |
| معهد تكنولوجي | 10000 | 0.100 | 120 |
| CFP (400) | 22600 | 0.226 | 200 |
| مستشفى 240 سرير | 15000 | 0.15 | 269 |
| مركز نفسي بيداغوجي | 750 | 0.007 | 08 |
| مركز حماية الشباب | 4000 | 0.040 | 60 |
| قطاع صحي | 7000 | 0.070 | 30 |
| قاعة رياضية متخصصة 1 | 1800 | 0.018 | 6 |
| مسبح 25 م | 2000 | 0.020 | 18 |
| ملعب 8/6 رواق | 30000 | 0.300 | 2 |
| قاعة سينما (1000 مقعد) | 3000 | 0.030 | 10 |
| مركز ثقافي | 1400 | 0.014 | 20 |
| فندق 300 سرير | 10000 | 0.1 | 30 |
| تجارة متخصصة | 10000 | 0.1 | 300 |
| مركز هاتفي | 2400 | 0.024 | 10 |
| مقر بلدية | 2600 | 0.026 | 100 |
| فرع إداري | 2000 | 0.020 | 100 |
| مقبرة | 200000 | 2.000 | 02 |
| المجموع | 396250 | 3.962 | 1940 |

المصدر: الشبكة النظرية للتجهيز 1995.

بناء على الجدول أعلاه ولتطبيق محتواه على مدينة الجلفة فإننا نطبق العلاقة (1) لإعادة تقسيم المدينة إلى مجمع أحياء.

$$3 = 100000/364993 \text{ مجمعات أحياء}$$

و بناء عليه فإن مدينة الجلفة نظريا تحتوي على 3 مجمعات للأحياء و التجهيزات التي يجب أن يحتويها كل تجمع موضحة في الجدول التالي:

الجدول (18.2):التجهيزات في كل تجمع من المدينة حسب الشبكة النظرية

| نوع التجهيز | العدد | المساحة (م ²) |
|------------------------|-------|---------------------------|
| ثانوية (1000 طالب) | 3 | 44000 |
| متقنة (1500 طالب) | 3 | 25000 |
| معهد تكنولوجي | 3 | 10000 |
| مستشفى 240 سرير | 3 | 15000 |
| مركز نفسي بيداغوجي | 3 | 750 |
| مركز حماية الشباب | 3 | 4000 |
| قطاع صحي | 3 | 7000 |
| قاعة رياضية متخصصة 1 | 3 | 1800 |
| مسبح 25 م | 3 | 2000 |
| ملعب 8/6 رواق | 3 | 30000 |
| قاعة سينما (1000 مقعد) | 3 | 3000 |
| مركز ثقافي | 3 | 1400 |
| فندق 300 سرير | 3 | 10000 |
| تجارة متخصصة | 3 | 10000 |
| مركز هاتفي | 3 | 2400 |
| مقر بلدية | 3 | 2600 |
| فرع إداري | 3 | 2000 |

المصدر : من إعداد الطالبين 2016.

5.3.6.2 - بالنسبة للمدينة :

تحدد الشبكة النظرية للتجهيز التجهيزات القاعدية لكل مدينة على حدى، وقد أخذنا الجدول الذي يتلائم مع حجم مدينة الجلفة، وهو معد لكل مدينة يتراوح عدد سكانها ما بين 250000 و 350000 نسمة حيث أن التجهيزات الموجودة بها هي ذات منفعة عامة أي يشترك في استخدامها كل سكان المدينة (سكان أحياء، وحدات جوارية، وحدات قاعدية).

ومن خلال الجدول التالي نوضح التجهيزات الضرورية التي يجب أن تتوفر في مدينة الجلفة وكل مدينة في حجمها وفق الشبكة النظرية للتجهيز.

الجدول (19.2): التجهيزات في المدينة حسب الشبكة النظرية للتجهيز 1995

| نوع التجهيز | المساحة (م ²) | المعامل (م ² /ساكن) | الوظائف الموفرة |
|------------------------|---------------------------|--------------------------------|-----------------|
| مستشفى رئيسي 400 سرير | 25000 | 0.125 | 450 |
| مدرسة صغار الصم | 5200 | 0.026 | 50 |
| مطافئ | 5000 | 0.025 | 140 |
| مركز الطفولة المسعفة | 6000 | 0.030 | 55 |
| مسبح 50م | 5000 | 0.025 | 18 |
| ملعب 9/8 رواق | 60000 | 0.300 | 3 |
| نزل شباب 30 سرير | 900 | 0.004 | 10 |
| مسرح سينما (1000 مقعد) | 2600 | 0.013 | 06 |
| دار الثقافة | 4196 | 0.020 | 20 |
| قاعة عرض، متحف | 20000 | 0.100 | 10 |
| فندق 250 سرير | 8500 | 0.042 | 30 |
| مركز تجاري متخصص | 20000 | 0.100 | 1000 |
| سجن | 1500 | 0.007 | 100 |
| مقر الدائرة | 4000 | 0.020 | 100 |

| | | | |
|-------------|--------------|---------------|---------------------|
| 50 | 0.006 | 1200 | امن الدائرة |
| 200 | 0.013 | 2600 | مقر إداري |
| 50 | 0.35 | 70000 | مذبح، فضاء للتخزين |
| | | | مركز جامعي(600طالب) |
| 3437 | 1.394 | 279296 | المجموع |

المصدر: الشبكة النظرية للتجهيز1995.

4.6.2- تحديد العجز في التجهيزات لمدينة الجلفة :

إن معرفة واقع التجهيز في أي مدينة يتطلب وضع مقارنة بين الشبكة النظرية للتجهيز والتجهيزات الموجودة على أرض الواقع وهذا من أجل تحديد الفائض أو العجز في التجهيز، ومعرفة مدى التوافق بين الواقع النظري والحقيقي.

أما فيما يخص مدينة الجلفة ولتسهيل المقارنة قمنا بإعداد المقارنة حسب طبيعة ونوع التجهيز.

1.4.6.2- التجهيزات التعليمية:

الجدول (20.2): مقارنة بين الشبكة النظرية والواقع

| نوع التجهيز | العدد الحقيقي | العدد النظري | العجز | الفائض |
|----------------|---------------|--------------|-------|--------|
| مدرسة ابتدائية | 97 | 152 | 55 | / |
| اكاديمية | 36 | 38 | 02 | / |
| ثانوية | 16 | 14 | / | 02 |
| متقنة | 02 | 03 | 01 | / |

المصدر : من إعداد الطالبين 2016.

من خلال المقارنة بين واقع التجهيزات التعليمية والشبكة النظرية للتجهيزات فإننا نجد :

- طور الابتدائي هناك عجز في عدد المدارس يقدر بـ 55 مؤسسات .

- الطور الاكمامي هناك عجز في عدد المؤسسات بـ 02 مؤسسات .
- الطور الثانوي هناك فائض في عدد المؤسسات بـ 02 مؤسسات، أما بالنسبة للمتقنة فهناك عجز في مؤسسة واحدة.

2.4.6.2- التعليم العالي :

من خلال الشبكة النظرية للتجهيز فإنه نظريا في مثل حالة مدينة الجلفة يجب أن يتوفر مركز جامعي بطاقة استيعاب 600 طالب، إلا أن هذا العدد لا يتطابق مع الواقع الحقيقي لأن المركز الجامعي لا يوفر مقاعد الدراسة لسكان المدينة فقط بل لكل سكان الولاية والولايات المجاورة، فلهذا لا يمكن تطبيق هذه الشبكة على أرض الواقع.

3.4.6.2- القطاع الصحي :

الجدول(21.2): مقارنة بين الشبكة النظرية و الواقع

| نوع التجهيز | عدد التجهيز الموجود | العدد النظري | العجز | الفائض |
|-----------------------|---------------------|--------------|---------|--------|
| قاعة توليد(60 سرير) | 0 | 07 | 07 | / |
| مستشفى 240 سرير | 2 | 02 | / | / |
| مستشفى رئيسي 400 سرير | 01 (330 سرير) | 01 | 70 سرير | / |
| عيادة متعددة الخدمات | 07 | 07 | / | / |
| مركز صحي | 04 | 02 | / | 02 |
| قاعة علاج | 03 | / | / | 03 |

المصدر: من إعداد الطالبين 2016.

- بالنسبة لعيادات التوليد فان مدينة الجلفة لا تحتوي على هذا النوع من الخدمات إذ نجد أن الاهتمام بهذه الفئة يتم على مستوى المستشفى الرئيسي حيث يخصص لها 60 سريرا وهذا لا يغطي احتياجات المدينة.
- بالنسبة للمراكز الصحية و قاعات العلاج فان هناك فائض في عدد المنشآت.

4.4.6.2- القطاع الرياضي:

الجدول (22.2): مقارنة بين الشبكة النظرية والواقع

| نوع التجهيز | عدد التجهيزات الموجودة | عدد التجهيزات النظرية | التجهيزات العجز | الفائض |
|----------------------|------------------------|-----------------------|-----------------|--------|
| فضاء للعب | 04 | 90 | 86 | / |
| قاعة متعددة الرياضات | 01 | 90 | 89 | / |
| قاعة رياضية متخصصة | 00 | 23 | 23 | / |
| ملعب كرة قدم + أرضية | 05 | 23 | 18 | / |
| مسبح 25 م (1) | 00 | 23 | 23 | / |
| ملعب 8/6 | 00 | 02 | 02 | / |
| مسبح 50 م | 01 | 02 | 01 | / |
| ملعب 9/8 رواق | 01 | 02 | 01 | / |
| مركب اولمبي | 01 | / | / | 01 |

المصدر: من إعداد الطالبين 2016.

بالنظر للشبكة النظرية للتجهيز، هناك اختلاف بين الواقع والنظري من حيث تسمية التجهيزات الرياضية، فالنسبة للتجهيزات التي من المفروض أن توجد على مستوى الوحدات القاعدية و الوحدات الجوارية و الأحياء فهي تكاد تكون شبه منعدمة حيث تشهد نقصا كبيرا وعجزا واضحا، أما بالنسبة للتجهيزات التي من المفروض أن تغطي احتياجات مجمع الأحياء و كذلك المدينة نجدها موجودة في منطقة واحدة وفي حي واحد وتحت تسمية المركب الأولمبي الموجود وذلك على مستوى حي 5 جويلية حيث يضم مسبح نصف أولمبي بطول 50م إضافة إلى 8 ميادين لألعاب القوى بطول 400 م و مسبحين.

ومن خلال هذا نلاحظ أن هذا الهيكل يستعمل غالبا من طرف سكان حي واحد المتواجد به، ويضطر أغلب شباب الأحياء الأخرى لممارسة الرياضة على مستوى الشوارع.

وهناك بعض الهياكل التي لم يتم ذكرها في الشبكة النظرية للتجهيز وتوجد بمدينة الحلفة تتمثل في ميدان الرمي، ميدان العدو.

5.4.6.2- قطاع النشاط الاجتماعي والشباب:

الجدول(23.2): مقارنة بين الشبكة النظرية والواقع

| نوع التجهيز | العدد الموجود في لواقع | العدد النظري العجز | الفائض |
|--|------------------------|--------------------|--------|
| حديقة أطفال | 00 | 23 | 23 |
| مركز المتابعة والملاحظة في الوسط المفتوح | 01 | 07 | 06 |
| دار شباب (500) | 03 | 07 | 4 |
| مركز نفسي بيداغوجي | 01 | 02 | 01 |
| مدرسة صغار الصم | 01 | 01 | 00 |
| مركز الطفولة المسعفة | 01 | 01 | 00 |
| نزل شباب (30 سرير) | 01 | 01 | / |
| مركز حماية الشباب | 00 | 02 | 02 |

المصدر: من إعداد الطالبين 2016.

من خلال المقارنة نلاحظ العجز الملموس والواضح في مختلف التجهيزات التي من المفترض أن يحتويها هذا القطاع الهام لمختلف الشرائح، والشيء الملاحظ في هذا الجانب أنه هناك تغطية في عدة مرافق وتتمثل في مدرسة صغار الصم ومركز الطفولة المسعفة إضافة إلى نزل الشباب والعجز المسجل يشمل :

- حدائق الأطفال التي تعتبر عنصر هام وضروري لهاته الفئة وغيابها على مستوى الوحدات الجوارية.

- غياب دور الشباب على مستوى الوحدات الجوارية.

- المراكز النفسية البيداغوجية التي من المفروض أن توجد على مستوى كل حي.

- نقص دور الشباب على مستوى الأحياء حيث يقدر العجز بـ4 دور شباب.

- غياب مراكز حماية الشباب التي من المفروض أن توجد على مستوى كل مجمع أحياء حيث يقدر العجز بمركزين.

- نقص في مراكز المتابعة والملاحظة في الوسط المفتوح التي من المفروض أن تكون على مستوى كل حي ويقدر العجز فيها بـ 06 مراكز.

6.4.6.2- القطاع الثقافي :

الجدول (24.2): مقارنة بين الشبكة النظرية والواقع

| نوع التجهيز | العدد الموجود في الواقع | العدد النظري | العجز | الفائض |
|-------------------|-------------------------|--------------|-------|--------|
| قاعة سينما(500) | 01 | 07 | 06 | / |
| مركز ثقافي (01) | 00 | 07 | 07 | / |
| قاعة سينما(1000) | 00 | 02 | 02 | / |
| مركز ثقافي (02) | 00 | 02 | 02 | / |
| مسرح سينما | 00 | 01 | 01 | / |
| دار ثقافة | 01 | 01 | / | / |
| قاعة عرض، متحف | 01 | 01 | / | / |
| مركز ثقافي إسلامي | 01 | / | / | / |
| دار الفنون | 01 | / | / | / |

المصدر: من إعداد الطالبين 2016.

من خلال هذه المقارنة نلاحظ أن القطاع الثقافي يشهد عجزا كبيرا في التجهيزات على مستوى الأحياء حيث أن التجهيزات الموجودة لا تكاد تغطي الحجم الكبير لسكان المدينة حيث تحتوي المدينة على قاعة سينما واحدة، أما العجز في هذا المستوى فيتمثل في :

- عجز بقاعة سينما على مستوى كل حي .

- عجز بمركز ثقافي على مستوى كل حي .

- عجز بقاعة سينما تغطي كل مجمع أحياء .

- عجز بمركز ثقافي يغطي كل مجمع أحياء .

- غياب قاعة سينما مسرح تغطي احتياجات المدينة .

أما فيما يخص التجهيزات الأخرى فإن مدينة الجلفة تحوي دارا للثقافة، متحفا، مركز ثقافي إسلامي ودارا للفنون وهي تغطي احتياجات المدينة من هذا الجانب.

1.4.6.2- القطاع الديني :

لا يمكن وضع مقارنة بين الشبكة النظرية للتجهيز من ناحية عدد المنشآت لأنه عدديا عدد هذه الهياكل يفوق ما تقترحه الشبكة النظرية للتجهيز ب 44 مسجد.

7.2- دراسة شبكات الطرق و النقل الحضري الجماعي :

1.7.2- شبكة الطرق:

تلعب شبكة الطرقات وظيفة حساسة في ديناميكية النظام الحضري وحتى مورفولوجية النسيج العمراني وتطوره وهي بالتالي تنعكس حتى على النمو الاقتصادي والاجتماعي فهي تلعب دورا كبيرا في إعطاء درجة أهمية المنطقة وتؤخذ بعين الاعتبار كعنصر هام في دراسات التهيئة.

1.1.7.2- الطرق الرئيسية :

أ- الطريق الوطني رقم 01 : وهو طريق مهم يربط الشمال بالجنوب مرورا بوسط المدينة على مسافة تقدر بحوالي كم. ويعتبر المحور النشط والمحرك لقطاع الخدمات والتجارة داخل المدينة.

ب- الطريق الوطني رقم 46 : ويمر بتراب البلدية على مسافة تقدر بحوالي كلم ويربط المناطق الشرقية بمدينة الجلفة لا يقل نشاطا عن سابقه ونجد أن أهميته تزداد باستمرار لعدة أسباب من بينها إنشاء محطة النقل البري بالجهة الشرقية و الإقامة الجامعية الجديدة للذكور.

ج- الطريق الولائي رقم 164 : وهو ذو أهمية جهوية إذ يربط مقر الولاية بالمناطق الغربية من الوطن وهذا على مسافة 18 كلم.

د- الطريق الولائي رقم 189 : هذا الطريق يضمن الربط ما بين مقر الولاية وبلدية الشارف يمر على تراب البلدية بمسافة 12 كلم.

2.1.7.2- الطرق الثانوية :

وهي عبارة عن طرق تضمن الربط ما بين المنطقة الجنوبية لبن ربيح و عين الشيخ و بين بوتريفيس و عين أسرار و بين بلكل و بوخلفة و بين عين أسرار و عيسى القائد.



الصورة (16.2)

الطريق الوطني رقم 01

المصدر : من إعداد الطالبين 2016.

3.1.7.2- الطرق الثالثة :

وهي مجمل الطرق الموجودة داخل النسيج العمراني الحالي وهي تضمن التنقل داخل الأحياء وتصل بالطرق الأكبر منها أهمية.

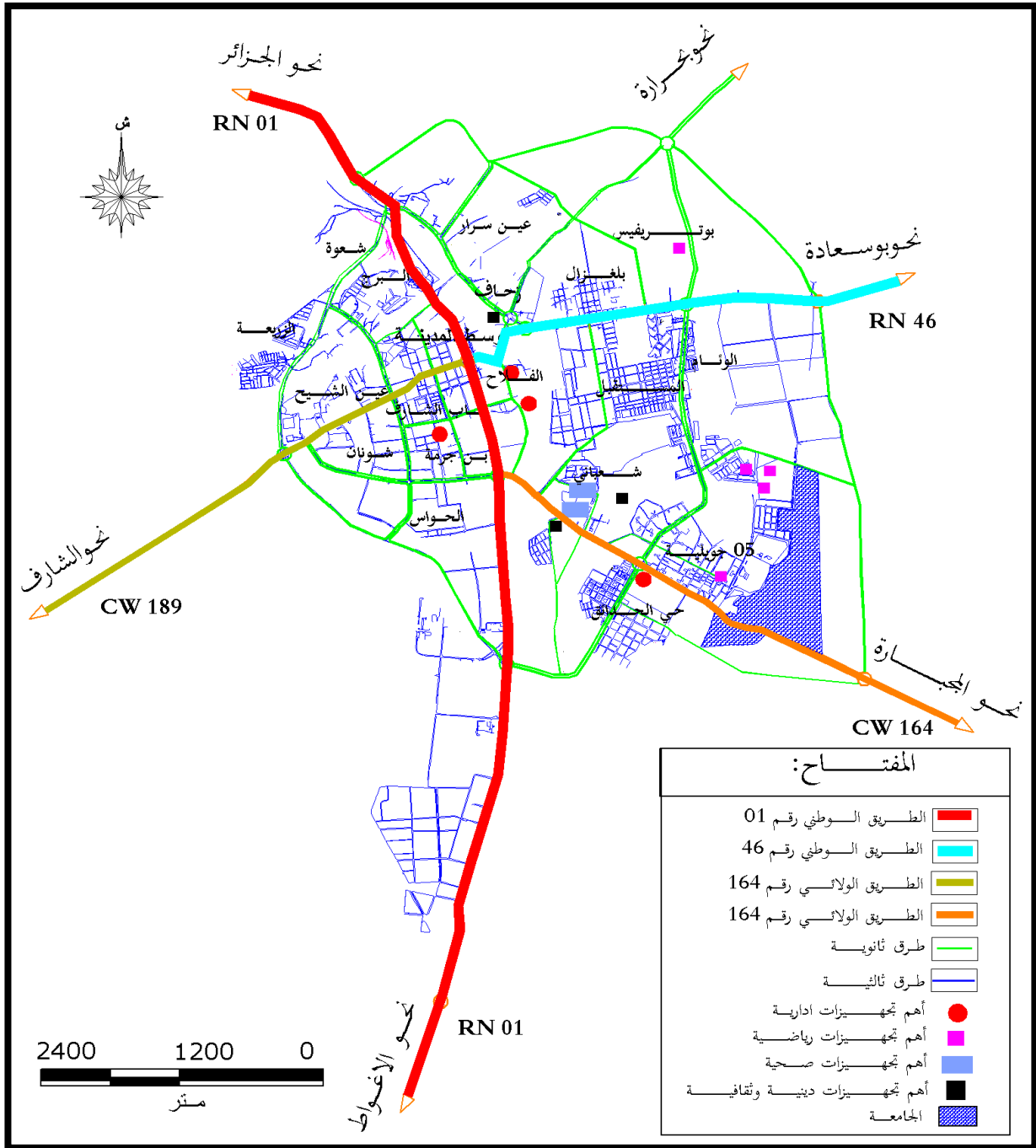
جدول (25.2): يوضح أبعاد الطرق و حالتها

| الحالة | نسبة التعبيد (%) | المساحة كم ² | العرض كم | الطول كم | الطريق |
|--------|------------------|-------------------------|----------|----------|-----------------|
| جيدة | 100 | 0.225 | 0.015 | 15 | الوطني رقم 01 |
| جيدة | 100 | 0.12 | 0.015 | 8 | الوطني رقم 46 |
| جيدة | 100 | 0.135 | 0.015 | 9 | الولائي رقم 164 |
| جيدة | 100 | 0.129 | 0.015 | 8.6 | الولائي رقم 189 |
| متوسطة | 85 | 0.72 | 0.008 | 90 | الثانوية |
| رديئة | 50 | 0.966 | 0.006 | 161 | الثالثية |
| / | / | 2.51 | / | / | المجموع |

المصدر : مخطط التهيئة و التعمير + معالجة الطالبين 2016.

تقدر المساحة الإجمالية لشبكة الطرق في مدينة الجلفة ب 2.51 كم²، تحدد حالتها انطلاقا من نسبة تعبيدها فنلاحظ أن الطرق الرئيسية في حالة جيدة أما الطرق الثانوية في حالة متوسطة أما الطرق الثالثية فهي في حالة رديئة.

و المخطط التالي يوضح شبكة الطرق في مدينة الجلفة وتصنيفها حسب نوعها و وظيفتها.



مخطط (16.2): شبكة الطرق في مدينة الجلفة

المصدر : المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير+ معالجة الطالبين 2016.

نلاحظ من خلال المخطط ان الطرق الوطنية و الولائية تتقاطع في نقطة واحدة مشكلتا بذلك مركزا لانتشار الحركة من مركز المدينة، وتتفرع من الطرق الرئيسية الطرق الثانوية التي تربط بين الأحياء بشكل شبه الدائرة مركزه وسط المدينة، أما الطرق الثالثية فهي تأخذ النمط الشبكي في تصميمها.

2.7.2- تقاطعات الطرق :

هي النقاط التي يتقاطع فيها طريقين أو أكثر تتقاطع فيها الحركة الميكانيكية و البشرية، تلعب دورا هاما في نظام المرور العام، حيث تساهم في تنظيم حركة المرور وتساعد في سيولة الحركة الميكانيكية.

1.2.7.2- أهم تقاطعات الطرق في مدينة الجلفة :

يبلغ عددها في مدينة الجلفة 38 تقاطع نحدد منها 20 تقاطع مهم كما هو موضح في الجدول التالي:

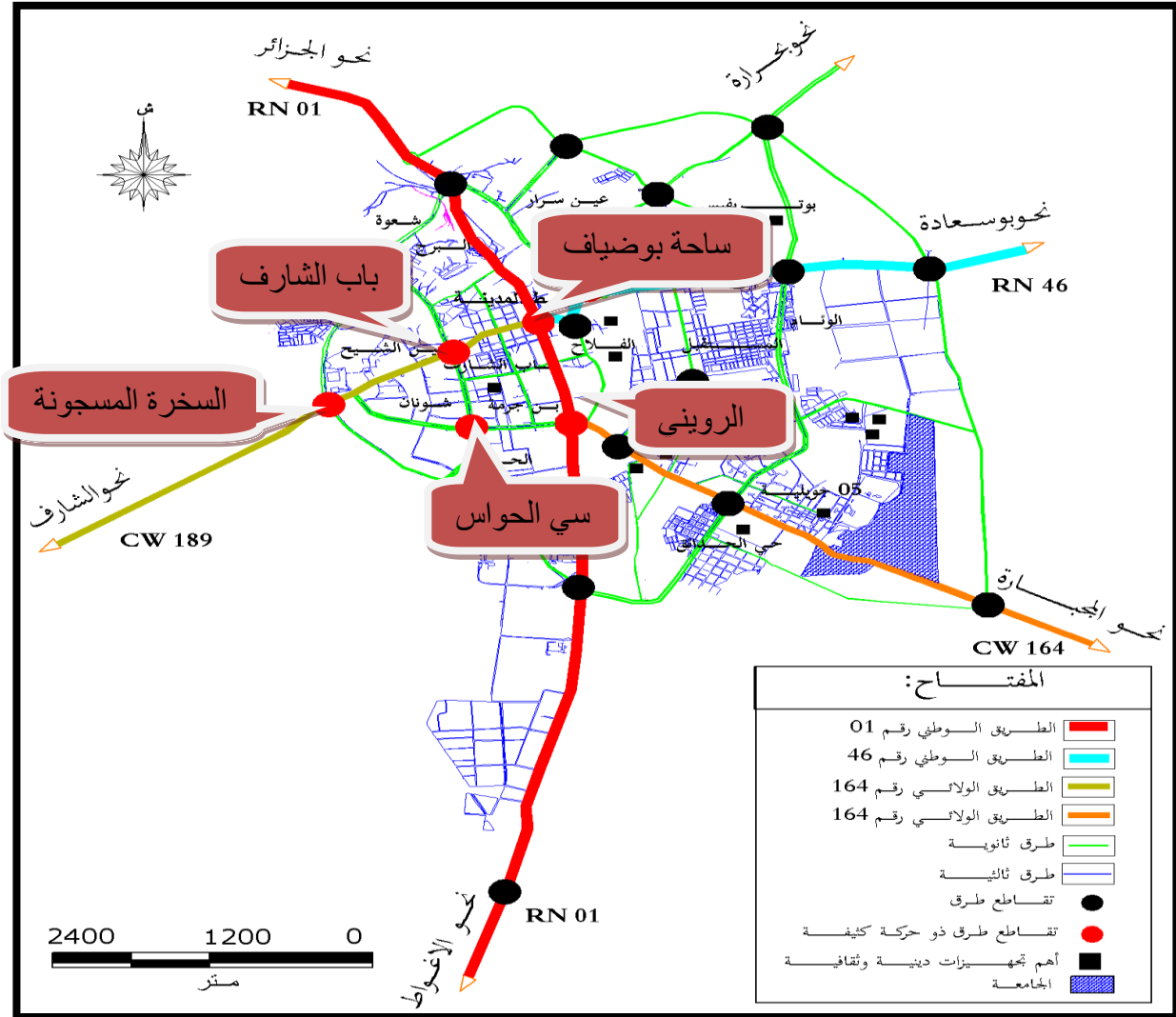
جدول (26.2): أهم تقاطعات الطرق في مدينة الجلفة

| رقم ملتقى الطرق | موضعه |
|-----------------|---|
| 01 | طريق رئيسي n°06 - طريق رئيسي سيدي نايل |
| 02 | طريق الأمير عبد القادر (RN°01) - (bd n°06) - cw n°189 |
| 03 | طريق الأمير عبد القادر - شارع الاستقلال - RN n° 46 |
| 04 | طريق الأمير عبد القادر - سي الحواس |
| 05 | طريق الأمير عبد القادر - طريق حاشي عبد الرحمان |
| 06 | RN n°01 - طريق برنادة |
| 07 | طريق سيدي نايل - شارع الاستقلال - cw n°164 |
| 08 | طريق سيدي نايل - طريق الاغواط |
| 09 | طريق سيدي نايل - طريق حاشي عبد الرحمان |
| 10 | cw n°189 - طريق نحو بوسعادة |
| 11 | RN n°46 - نحو الطريق المؤدية إلى مقر الولاية |
| 12 | طريق رئيسي n°08 - طريق رئيسي n°06 |
| 13 | Cw n°189 - طريق ثانوي |
| 14 | طريق رئيسي n°06 - طريق ثالثي بدون اسم |
| 15 | طريق رئيسي n°06 - طريق ثانوي بدون اسم |
| 16 | Cw n°189 - نحو درب 2b |
| 17 | طريق رئيسي n°08 - cw n°164 |

| | |
|--|----|
| Cw n°189 - طريق إحاطة | 18 |
| طريق بن داود محمد (RN n°46) - نحو طريق 100 دار | 19 |
| طريق N°6 / نحو شارع زغود يوسف | 20 |

المصدر : مديرية النقل 2015.

2.2.7.2- موقع أهم التقاطعات :



موقع أهم التقاطعات

المصدر : مديرية الشغال العمومية + مديرية النقل 2016.

3.2.7.2- كثافة الحركة الميكانيكية في التقاطعات المهمة في مدينة الجلفة :

ل للوصول إلي معرفة كثافة الحركة داخل المدينة لا بد من عملية الحصر التي يوجد فيها نوعان من الحصر الآلي و الحصر اليدوي، ويكون بحساب متوسط عدد العربات المارة خلال

ساعات الذروة اليومية، و ذلك بداية اليوم و منتصف النهار و نهاية اليوم و الجداول التالية توضح كثافة الحركة في التقاطعات الأكثر أهمية في المدينة :

- تاريخ عملية الحصر اليدوي 11 مارس 2014
- منطقة الحصر مفترقات الطرق المهمة لمدينة الجلفة و المتمثلة في (مفترق رويني، مفترق ساحة بوضياف، مفترق باب الشارف، مفترق السخرة المحبوسة، مفترق سي الحواس).

الجدول (27.2): نتائج الحصر اليدوي الفترة: من 8:30 الي 7:30

| اسم المفترق المركبة | مفترق رويني | مفترق ساحة بوضياف | مفترق باب الشارف | مفترق السخرة المسجونة | مفترق سي الحواس |
|------------------------|----------------|-------------------------|---------------------|--------------------------|--------------------|
| سيارة | 752 | 817 | 647 | 344 | 512 |
| حافلة | 35 | 57 | 28 | 33 | 48 |
| المجموع | 822 | 931 | 703 | 410 | 608 |

المصدر: مديرية النقل 2015.

الجدول (28.2): نتائج الحصر اليدوي الفترة: من 10:00 الي 11:00

| اسم المفترق المركبة | مفترق رويني | مفترق ساحة بوضياف | مفترق باب الشارف | مفترق السخرة المسجونة | مفترق سي الحواس |
|------------------------|----------------|----------------------|---------------------|--------------------------|--------------------|
| سيارة | 538 | 767 | 549 | 367 | 452 |
| حافلة | 49 | 75 | 37 | 48 | 54 |
| المجموع | 681 | 917 | 623 | 463 | 560 |

المصدر: مديرية النقل 2015 .

الجدول (29.2): نتائج الحصر اليدوي الفترة: من 12:00 الي 13:00

| اسم المفترق المركبة | مفترق رويني | مفترق ساحة بوضياف | مفترق باب الشارف | مفترق السخرة المسجونة | مفترق سي الحواس |
|------------------------|----------------|----------------------|---------------------|--------------------------|--------------------|
| سيارة | 823 | 789 | 667 | 531 | 628 |
| حافلة | 47 | 62 | 43 | 27 | 53 |
| المجموع | 917 | 913 | 753 | 585 | 734 |

المصدر: مديرية النقل 2015 .

الفترة: من 14:00 الي 15:00

الجدول (30.2): نتائج الحصر اليدوي

| اسم المفترق المركبة | مفترق رويني | مفترق ساحة بوضياف | مفترق باب الشارف | مفترق السخرة المسجونة | مفترق سي الحواس |
|------------------------|----------------|----------------------|---------------------|--------------------------|--------------------|
| سيارة | 483 | 518 | 523 | 446 | 413 |
| حافلة | 45 | 69 | 35 | 22 | 43 |
| المجموع | 573 | 656 | 593 | 490 | 499 |

المصدر: مديرية النقل 2015.

الفترة: من 16:30 الي 17:30

الجدول (31.2): نتائج الحصر اليدوي

| اسم المفترق المركبة | مفترق رويني | مفترق ساحة بوضياف | مفترق باب الشارف | مفترق السخرة المسجونة | مفترق سي الحواس |
|------------------------|----------------|----------------------|---------------------|--------------------------|--------------------|
| سيارة | 917 | 826 | 695 | 627 | 687 |
| حافلة | 29 | 78 | 48 | 39 | 53 |
| المجموع | 975 | 981 | 791 | 705 | 793 |

المصدر: مديرية النقل 2015.

نلاحظ من خلال جداول الحصر ان المفترقات تشهد كثافة عالية للحركة وخاصة مفترق ساحة بوضياف الواقع في مركز المدينة الذي سجل أعلى نسبة في حركة العربات و الحافلات.

3.7.2- محطات النقل الحضري الجماعي:

3.7.2.1- محطة عين الشيخ :

تقع في حي عين الشيخ في الجهة الغربية و هي محطة مختصة في النقل البري للأشخاص من تراب البلدية إلى مدينتي الادريسية والشارف، حيث تشهد حالة سيئة إذ أنها تعاني من نقص في المرافق الضرورية و انعدام كلي لمركز الأمن.

3.7.2.2- المحطة البرية الجديدة:

تقع في خارج المحيط العمراني لمنطقة الدراسة، و هي حديثة النشأة و هي محطة مختصة في النقل البري للأشخاص من تراب البلدية إلى خارجها وحتى إلى باقي التراب الوطني وتعتبر نقطة الانطلاق للخط رقم 08 إلى وسط المدينة.

3.7.2.3- محطة (حي الحدائق - 05 جويلية-):

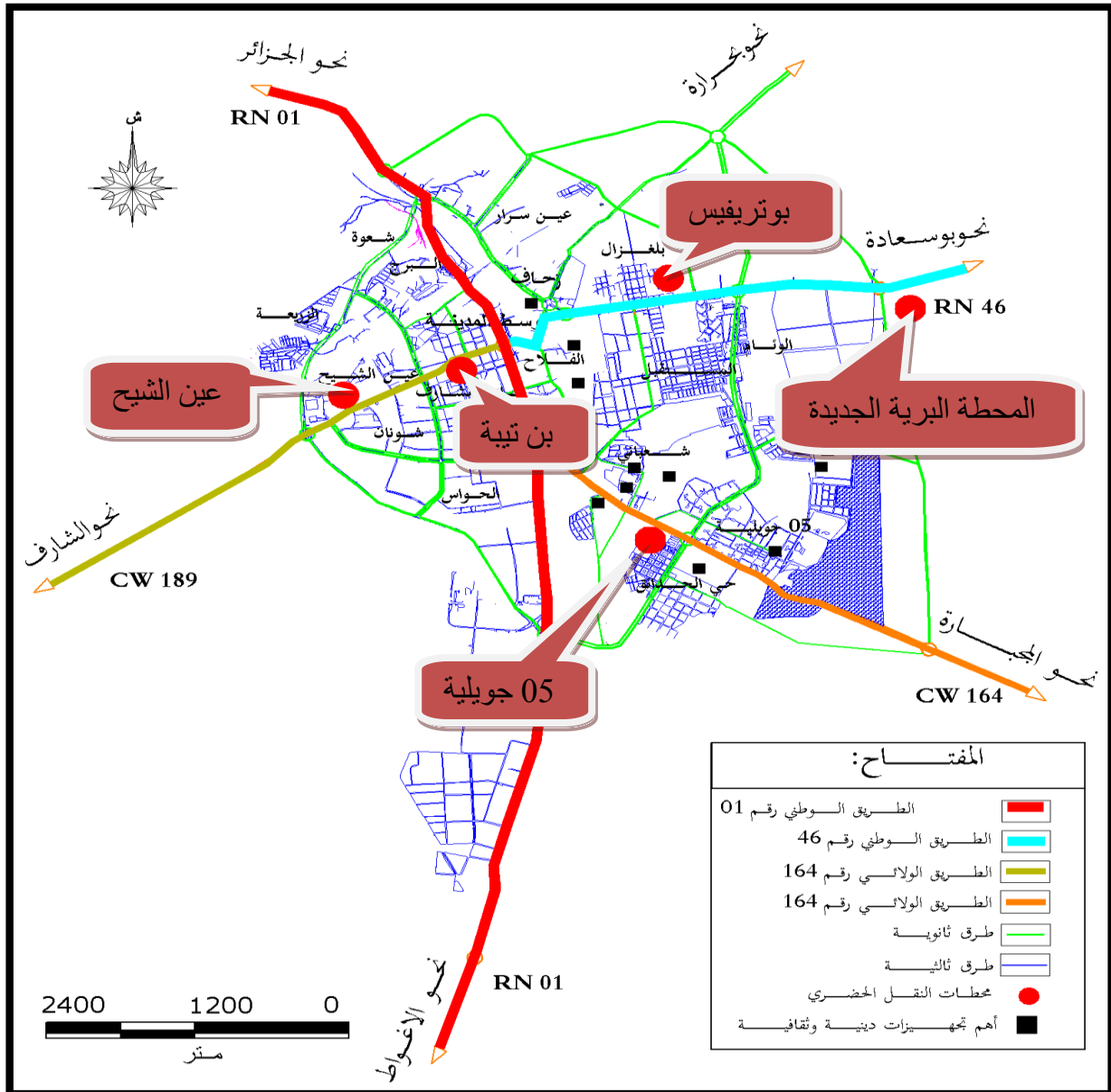
هذه المحطة تربط المدينة الجديدة بمركز المدينة حيث يمر بها الخط الأكثر حيوية في المدينة و الرابط بين 05 جويلية و مركز المدينة.

3.7.2.4- محطة بوتريفيس:

له محطتان محطة للنقل الجماعي (حافلات) و أخرى للنقل نصف جماعي (سيارات الأجرة) حيث نجد أن محطة الحافلات على حافة نهج سيدي نايل.

3.7.2.5- محطة بن تيبة:

هذه المحطة تنطلق منها العديد من الخطوط أهمها الخط الذي يربط بين مركز المدينة و القرية التي تقع جنوب المدينة على بعد حوالي 8 كلم، و هو خط حيوي نسبيا و ذلك لقلة التجهيزات بهذه المنطقة ما يحتم على سكانها التنقل لمركز المدينة ، حيث تتوقف الحافلات في نهج سيدي نايل في الجهة المقابلة لدار البارود.



4.7.2- تحليل الخطوط الحضرية للمدينة الجلفة :

يتكون النقل الجماعي بالحافلات لبلدية الجلفة من 17 خط حضري يستغلها كل من الخواص و المؤسسة العمومية للنقل الحضري، و تحتوي مدينة الجلفة شبكة نقل جماعي تغطي مجالها الحضري بـ (110) حافلات، اغلبها في حالة متوسطة و تنقسم ملكيتها إلى قسمين (الخاص و العمومي).

1.4.7.2- حافلات النقل العمومي :

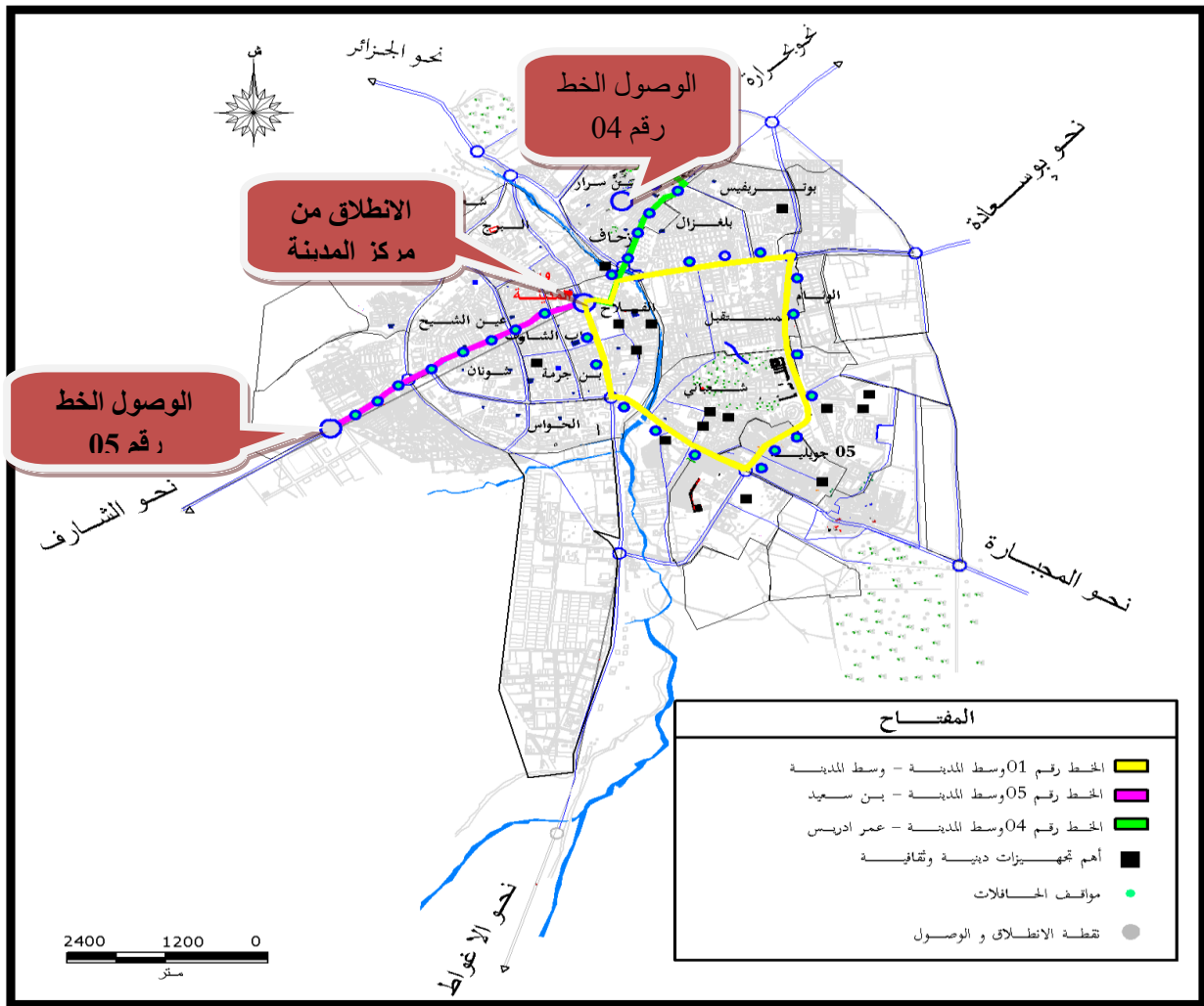
دعمت المدينة مؤخرا بـ 30 حافلة بطاقة استيعاب 101 راكب و بسعة 24 مقعد ذات تسعيرة 15 دينار لجميع الخطوط، و تتوفر على محطة جديدة خاصة بها. **الجدول(32.2):** يبين توزيع الخطوط الحضرية للمؤسسة النقل الحضري بالجلفة و خصائصها

| رقم الخط | الانطلاق – الوصول | المحطات | طول الخط | عدد الحافلات | عدد الدورات | عدد الركاب في اليوم | زمن الرحلة |
|-------------|-----------------------------------|--|----------|--------------|-------------|---------------------|------------|
| الخط رقم 01 | وسط المدينة – وسط المدينة | بوتريفيس، الوئام، 05 جويلية، حي شعباني، حي السعادات | 9.3 كلم | 05 | 18 | 1818 | 45 دقيقة |
| الخط رقم 02 | وسط المدينة – وسط المدينة | حي السعادات، حي شعباني، حي 05 جويلية، حي الوئام، بوتريفيس | 9.3 كلم | 05 | 18 | 1800 | 45 دقيقة |
| الخط رقم 04 | وسط المدينة – عمر ادريس | غير مستغل | 2.8 كلم | 00 | 00 | 00 | 00 |
| الخط رقم 05 | وسط المدينة – حي بن سعيد | محطة عين الشيخ، ابن سعيد | 03 كلم | 02 | 21 | 2100 | 25 دقيقة |
| الخط رقم 06 | وسط المدينة – قرية اولاد عبد الله | قناني، بن جرمة، سي الحواس، حي النعيم، المنطقة الصناعية، الباستين | 8.5 كلم | 05 | 22 | 2200 | 40 دقيقة |
| الخط رقم | وسط المدينة – | بننيبة، بوتريفيس، سليمان | 4.9 كلم | 08 | 27 | 2700 | 32 دقيقة |

| | | | | | | |
|----|----|----|----|---------|-----------------------|-------------|
| | | | | | المحطة الجديدة | 08 |
| | | | | | عميرات، الوئام | |
| 00 | 00 | 00 | 00 | 5.1 كلم | غير مستغل | الخط رقم 10 |
| | | | | | وسط المدينة - بن تيبة | |

المصدر: المؤسسة العمومية للنقل الحضري الجلفة 2015.

نلاحظ من خلال الجدول أن كل خطوط المؤسسة العمومية تنطلق من مركز المدينة نحو باقي الأحياء إلا أن هناك خطان غير مستغلان (04 و 10) وذلك بسبب تغطية هذا الخط من طرف المؤسسة الخاصة.



مخطط (19.2): مسارات الخطوط رقم (01 و 04 و 05) داخل مدينة الجلفة

المصدر : من إعداد الطالبين 2016.

الجدول(33.2): يبين خصائص الخطين (01، 05)

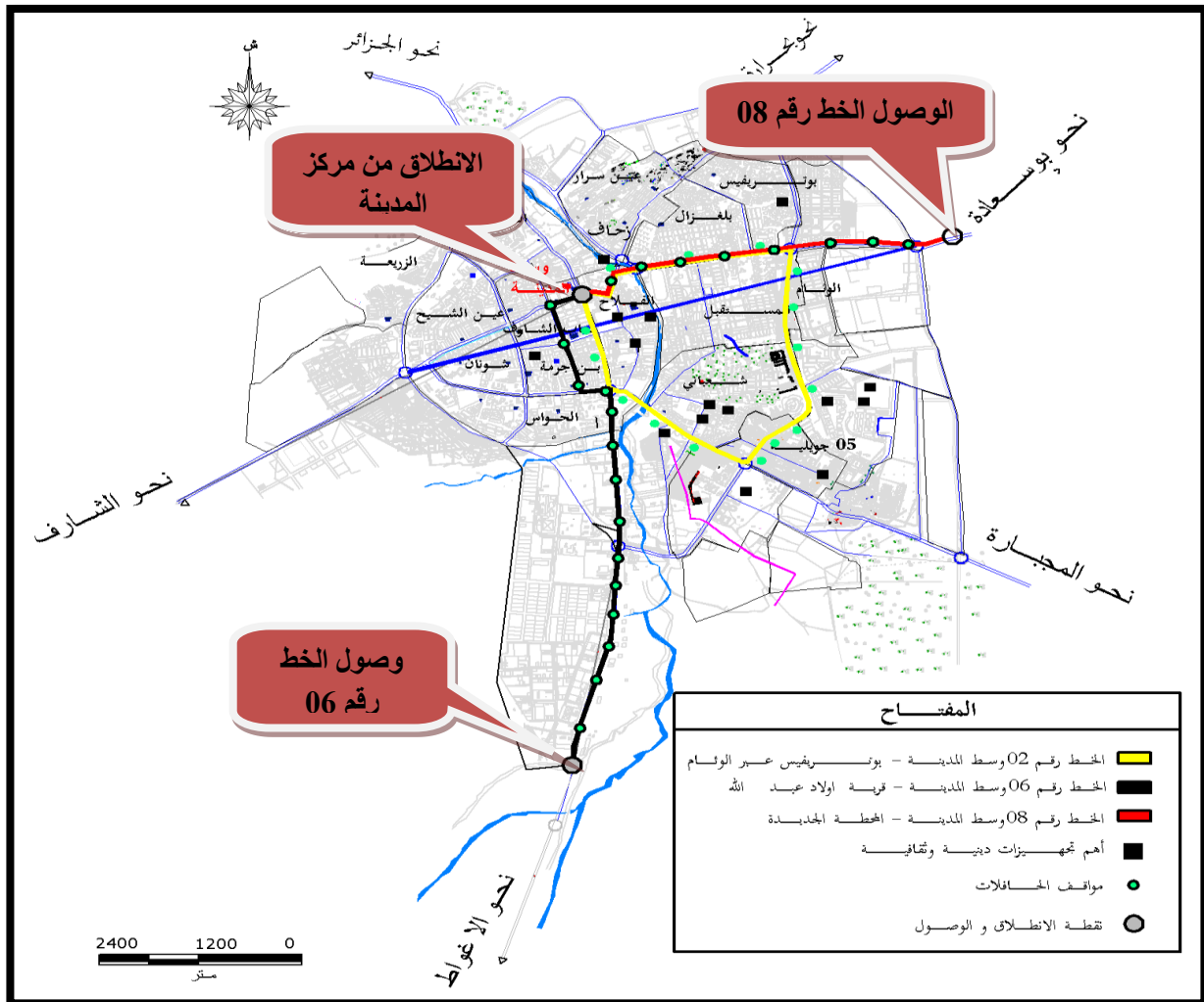
| رقم الخط | عدد المواقف | سعة الخط | عدد الوحدات الأزيمة | عدد الوحدات الموجودة |
|----------|-------------|--------------------|---------------------|----------------------|
| 01 | 34 | 1320 راكب/اتجاه/سا | 09 حافلة | 05 حافلة |
| 05 | 11 | 660 راكب/اتجاه/سا | 02 حافلة | 02 حافلة |

المصدر: مديرية النقل 2015.

- الخط رقم (01): ينطلق من مركز المدينة و يرجع إليها وفق مسار دائري و هو تابع للمؤسسة العمومية.

- الخط رقم (04): فهو غير مستغل بالمدينة.

- الخط رقم (05): يربط بين مركز المدينة وحي ابن سعيد و هو تابع للمؤسسة العمومية.



مخطط (20.2): مسارات الخطوط رقم (02 و 06 و 08) داخل مدينة الجلفة

المصدر: من إعداد الطالبين 2016.

الجدول(34.2):يبين خصائص الخطين (02، 08)

| رقم الخط | عدد المواقف | سعة الخط | عدد الوحدات اللازمة | عدد الوحدات الموجودة |
|----------|-------------|-------------------|---------------------|----------------------|
| 02 | 34 | 1320راكب/اتجاه/سا | 09 حافلة | 05حافلة |
| 08 | 12 | 942راكب/اتجاه/سا | 10 حافلة | 08حافلة |

المصدر: مديرية النقل 2015.

- بالنسبة للخط رقم (02) ينطلق من مركز المدينة و يرجع إليها وفق مسار دائري و هو تابع للمؤسسة العمومية.

- بالنسبة للخط رقم (06) يربط بين مركز المدينة و قرية أولاد عبد الله بخط شعاعي و هو تابع للمؤسسة العمومية.

- بالنسبة للخط رقم (08) يربط مركز المدينة و المحطة الجديدة يمر بعدد من التجهيزات التعليمية و الخدماتية و يعتبر هذا الخط من الخطوط ذات الأهمية الكبيرة في المدينة و هو تابع للمؤسسة العمومية.

2.4.7.2- حافلات النقل الخاص :

يقدر عددها ب 80 حافلة ، اغلب أحجامها من النوع المتوسط و الصغير ، سعتها محصورة بين (25 و 35) مقعد و اغلبها موجودة في الأحياء القديمة ذات الكثافة السكنية المرتفعة.

الجدول(35.2):يبين النسبة المئوية لسعة كل خط من إجمالي ساعات الخطوط الخاصة في المدينة

| رقم الخط | 01 | 02 | 05 | 08 | المجموع |
|--------------------------|-------|-------|-------|-------|---------|
| سعة الخط راكب/الاتجاه/سا | 1320 | 1320 | 660 | 942 | 4242 |
| النسبة المئوية % | 31.11 | 31.11 | 15.55 | 22.23 | %100 |

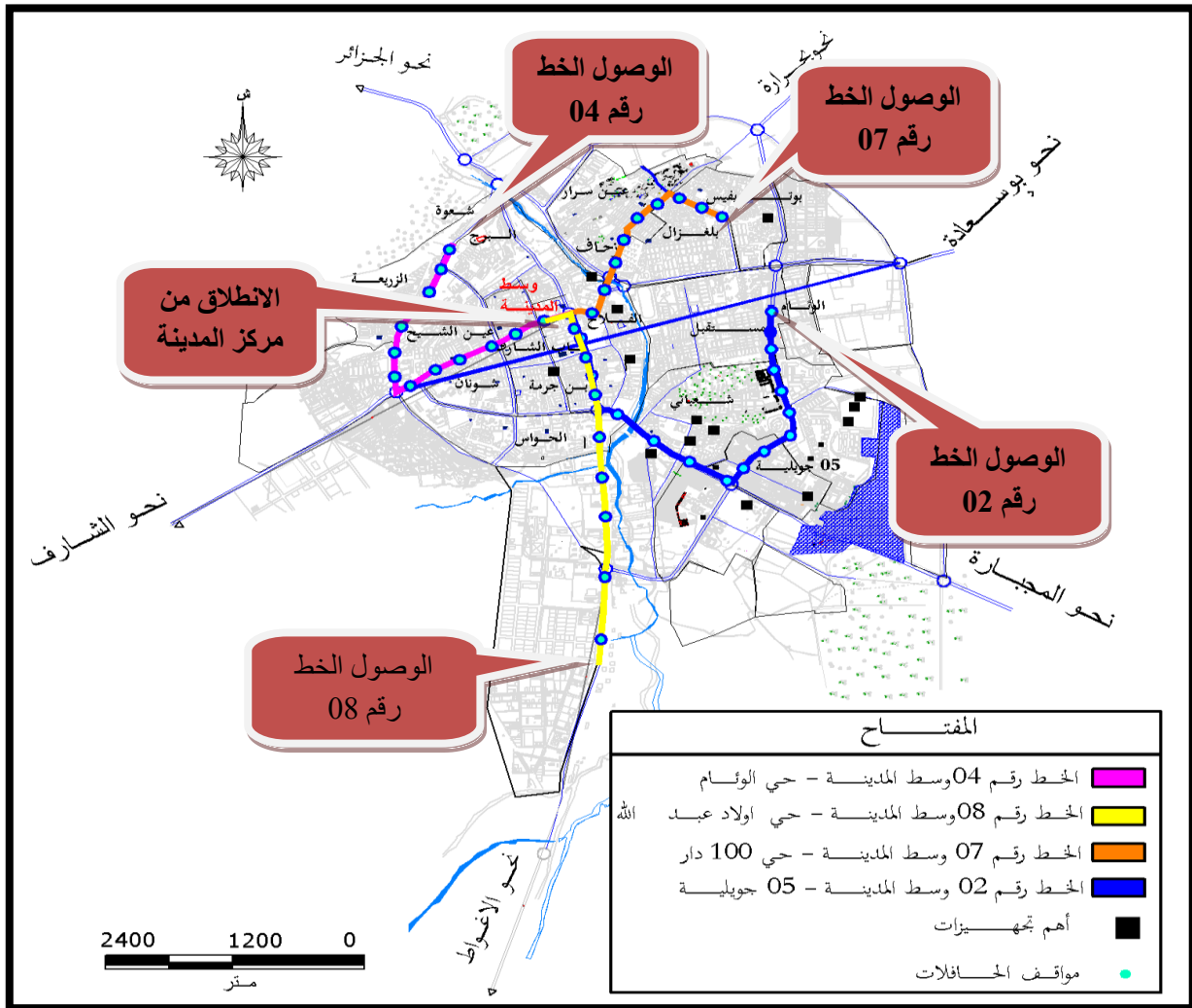
المصدر: مديرية النقل 2016.

- من خلال الجدول أعلاه نلاحظ تفاوت في سعة خط لكل خط وذلك يرجع الى دور كل خط في مدينة و أهميته بالنسبة للسكان إضافة إلى التجهيزات التي يمر بها كل خط و التي تمثل عامل جذب السكان و من هنا يمكن تحديد السعة (كبيرة متوسطة ضعيفة).

- بالنسبة للخط رقم (03): يربط بين مركز المدينة و حي اعمر ادريس وفق مسار شعاعي و هو تابع للخواص.

- بالنسبة للخط رقم (05): يربط بين مركز المدينة و حي بوتريفيس وفق مسار شعاعي يمر بعدة تجهيزات تعليمية و خدماتية ويعتبر من المناطق التي تعرف اكتظاظا من حيث الكثافة السكانية، و هو تابع للخواص.

- بالنسبة للخط رقم (11): يربط بين وسط المدينة وحي ابن سعيد وفق مسار شعاعي و هو تابع للخواص و المؤسسة العمومي.



مخطط (22.2): مسارات الخطوط الحضرية الخاصة (02 و 04 و 07 و 08)

المصدر: من إعداد الطالبين 2016.

الجدول(37.2):يبين خصائص الخطوط (02، 04، 07، 08)

| رقم الخط | عدد المواقع | سعة الخط | عدد الوحدات الازمة | عدد الوحدات الموجودة |
|----------|-------------|----------------------|-----------------------|-------------------------|
| 02 | 20 | 412راكب/ساعة/الاتجاه | 12 حافلة | 11 حافلة |
| 04 | 14 | 480راكب/ساعة/الاتجاه | 12 حافلة | 14 حافلة |
| 07 | 13 | 385راكب/ساعة/الاتجاه | 09 حافلة | 11 حافلة |
| 08 | 27 | 312راكب/ساعة/الاتجاه | 09 حافلة | 08 حافلة |

المصدر: مديرية النقل 2015.

- بالنسبة للخط رقم (02): يعتبر من أهم الخطوط في المدينة، ينطلق من مركز المدينة نحو حي الوثام مروراً بالجلفة الجديدة أي انه رابط بين مركزي التجهيز في مدينة.

- بالنسبة للخط رقم (04): يربط بين وسط المدينة وحي الزريعة و هو تابع للخواص و يعد من الخطوط الشعاعية.

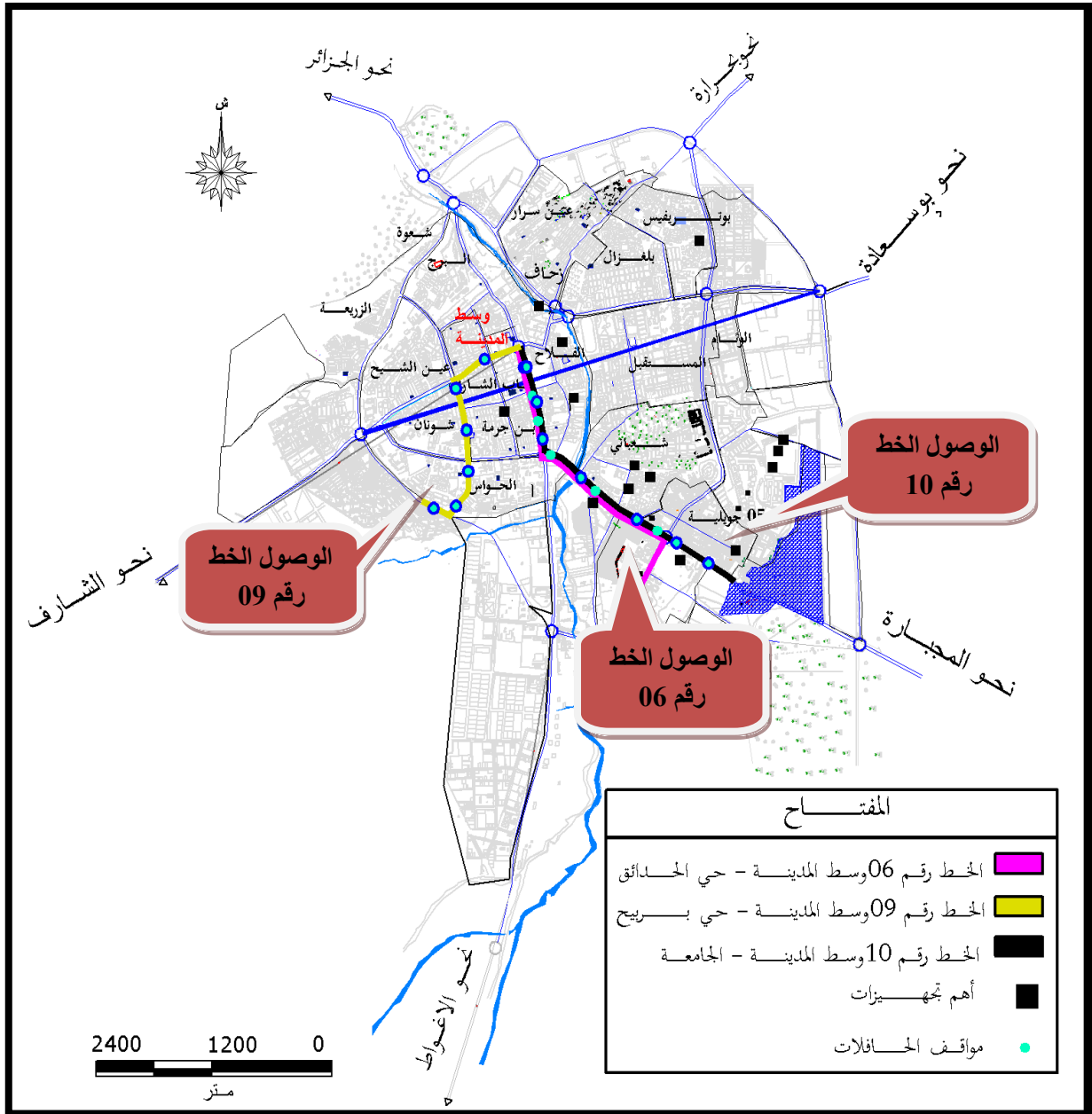
- بالنسبة للخط رقم (07): يربط بين مركز المدينة و حي 100 دار تابع للخواص و يعتبر من الخطوط الشعاعية ويمر على احياء ذات كثافة سكانية متوسطة كما ان هذه الاحياء بعيدة عن التجهيزات المهمة.

- بالنسبة للخط رقم (08): يربط بين مركز المدينة و قرية اولاد عبد الله تابع للخواص و المؤسسة العمومي يعد من الخطوط الشعاعية و يعتبر من أكثر الخطوط نشاطاً لوجود المنطقة الصناعية بالقرية و كذلك الكثافة السكانية التي تعرفها.

الجدول(38.2):يبين خصائص الخطوط (06، 09، 10)

| رقم الخط | عدد المواقع | سعة الخط | عدد الوحدات الازمة | عدد الوحدات الموجودة |
|----------|-------------|----------------------|-----------------------|-------------------------|
| 06 | 16 | 385راكب/ساعة/الاتجاه | 10 حافلة | 07 حافلة |
| 09 | 07 | 262راكب/ساعة/الاتجاه | 04 حافلة | 01 حافلة |
| 10 | 12 | 380راكب/ساعة/الاتجاه | 07 حافلة | 06 حافلة |

المصدر: مديرية النقل 2015.



مخطط (23.2): مسارات الخطوط الحضرية الخاصة (06 و 09 و 10)

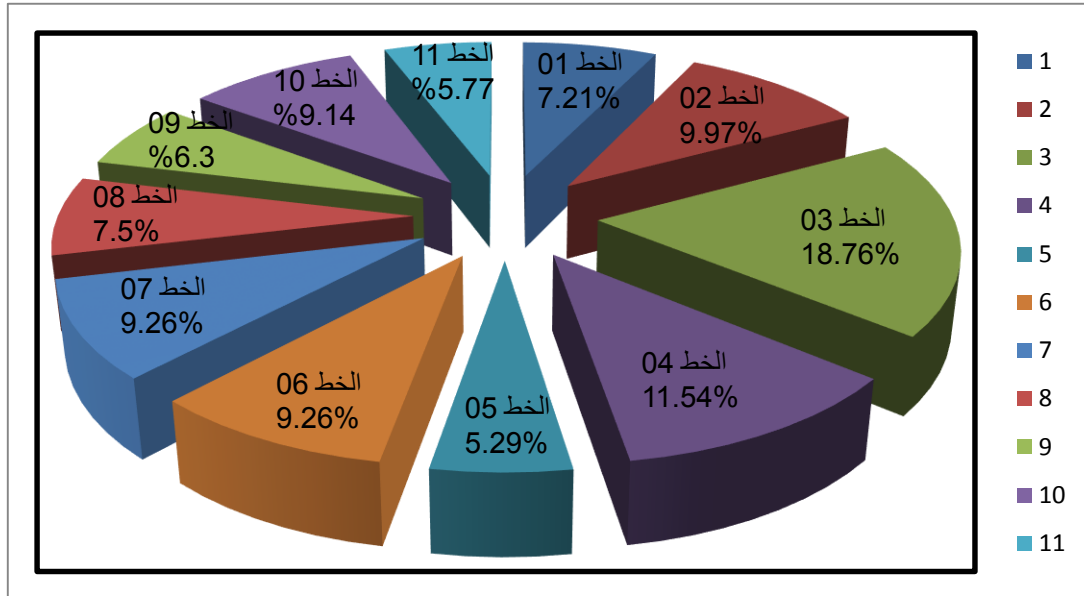
المصدر: من إعداد الطالبين 2016.

- بالنسبة للخط رقم (06): يربط بين مركز المدينة و حي الحدائق، تابع للخواص و يعد من الخطوط الشعاعية كما ان الخط يمر بعدة تجهيزات ادارية و تعليمية وثقافية.

- بالنسبة للخط رقم (09): يربط بين وسط المدينة و حي بريج وفق مسار شعاعي، و يعتبر هذا الخط من الخطوط متوسطة التغطية حيث يمر على احياء ذات كثافة سكانية متوسطة.

- بالنسبة للخط رقم (10): يربط بين وسط المدينة والجامعة بمسار شعاعي و هو تابع للخواص الا انه يعاني من نقص الركاب و ذلك بسبب و جود حافلات النقل الجامعي.

الشكل رقم (8.2): يبين نسبة سعة الخط لكل خط من إجمالي سعت الخطوط الخاصة في المدينة



المصدر: من اعداد الطالبين 2016.

من خلال الشكل اعلاه نلاحظ اختلاف في سعة كل خط بالنسبة لحافلات النقل الخاص و سبب هذا الاختلاف راجع الى اهمية و دور كل خط داخل المدينة و مدى فعاليته فيها اضافة الى ذلك دور كل خط في الربط بين مختلف التجهيزات التي تجذب السكان.

3.4.7.2- مسارات الخطوط و انواعها :

من خلال دراستنا للشبكة الحالية للخطو النقل العمومي و الخاص تبين لنا اختلاف اهمية الخطوط وتباينها من خط الى اخر حيث نسجل صنفان من الخطوط :

أ- **الخطوط الدائرية** : تتميز هذه الخطوط بطول مسار الرحلة وكثرة المواقع و المسار المغلق يوجد خطان بالمدينة .

الجدول(39.2):يبين مسار الخطوط الدائرية في مدينة الجلفة.

| رقم الخط | الانطلاق | المسار | الوصول |
|----------|--------------|--|--------------|
| 01 | مركز المدينة | بوتريفيس، الوئام، 05 جويلية، حي شعباني حي قناني، حي السعادات | مركز المدينة |
| 02 | مركز المدينة | حي السعادات، حي قناني، حي شعباني حي 05 جويلية، الوئام، بوتريفيس | مركز المدينة |

المصدر: من اعداد الطالبين 2016.

ب الخطوط الشعاعية : وهي الخطوط التي تربط ضواحي المدينة بوسطها و باقي الخطوط في المدينة شعاعية، خطوط النقل الخواص وثلاث خطوط للنقل العمومي.

5.7.2- حساب كثافة شبكة النقل الحضري :

تعرف كثافة الشبكة على أنها نسبة مجموع خطوط النقل (كم) على مساحة المدينة (كم²) و تحسب كثافة الشبكة للسكان من خلال قسمة مجموع خطوط النقل (كم) على عدد سكان المدينة *100

و تعد هذه الكثافة معقولة في حدود :

- في وسط المدينة 3-5 كم / كم².
- في باقي أجزاء المنطقة الحضرية 1.5-2.5 كم / كم² (عمر م.ا، 2014، المجلد 41، العدد 3، ص824).

1.5.7.2- كثافة الشبكة في كامل المدينة :

مجموع أطوال خطوط النقل الحضري العام والخاص لمدينة الجلفة

القطاع الخاص : 34.7 كم

القطاع العام : 42.9 كم

المجموع : 77.6 كم

مساحة مدينة الجلفة : 23.90 كم²

كثافة الشبكة :

$$77.6 / 23.90 \text{ كم}^2 = 3.24 \text{ كم}$$

تعد هذه الكثافة اكبر من الحد المقبول لأنها ليست ضمن المجال (1.5 ، 2.5) كم.

وعليه فان كثافة شبكة النقل بالنسبة للقطاعين العام و الخاص لمدينة الجلفة اكبر من الحد المقبول من الخدمة داخل النسيج الحضري للمدينة أي أن هناك زيادة في كثافة الشبكة على مستوى المدينة.

2.5.7.2- كثافة الشبكة في مركز المدينة :

طول الشبكة : 7.84 كم

مساحة مركز المدينة : 0.62 كم²

كثافة الشبكة : 12.64 / كم

نلاحظ أن كثافة الشبكة في مركز المدينة اكبر من المجال المعقول (3 ، 5) / كم أي أن الشبكة في المركز تفوق حاجة الحي

3.5.7.2- كثافة الشبكة في حي الحواس :

طول الشبكة : 2.4 كم

مساحة الحي : 0.78 كم²

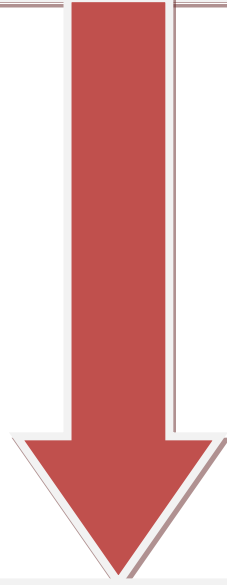
كثافة الشبكة : 3.07 / كم

نلاحظ أن كثافة الشبكة في مركز المدينة اكبر من المجال المعقول (1.5 ، 2.5) / كم أي أن الشبكة في الحي تفوق حاجة الحي.

الخلاصة:

بعد الدراسة التحليلية للمدينة و الإحاطة بجوانبها الرئيسية (الدراسة العمرانية، الدراسة السكنية و السكانية، دراسة التجهيزات، دراسة شبكة الطرق و النقل) لاحظنا بان مدينة الجلفة تحتوي على كثافة سكانية عالية تتمركز معظمها في جوانب المدينة بينما تمركزت معظم التجهيزات المهمة في مركز المدينة و الجلفة الجديدة مما جعل منها أقطاب جاذبة للسكان من جميع أطراف المدينة ما تطلب تزويدها بشبكة نقل كثيفة من اجل تلبية متطلبات السكان اليومية في قطاع الخدمات بكل أنواعها، و هذا ما شكل ضغطا على المحاور المؤدية إلى هذه التجهيزات و زاد من كثافة الحركة فيها بكل أنواعها على حساب الشوارع الأخرى.

الفصل الثالث



تمهيد

1.3- ملخص عام

2.3- اقتراحات و توصيات

الخاتمة

تمهيد:

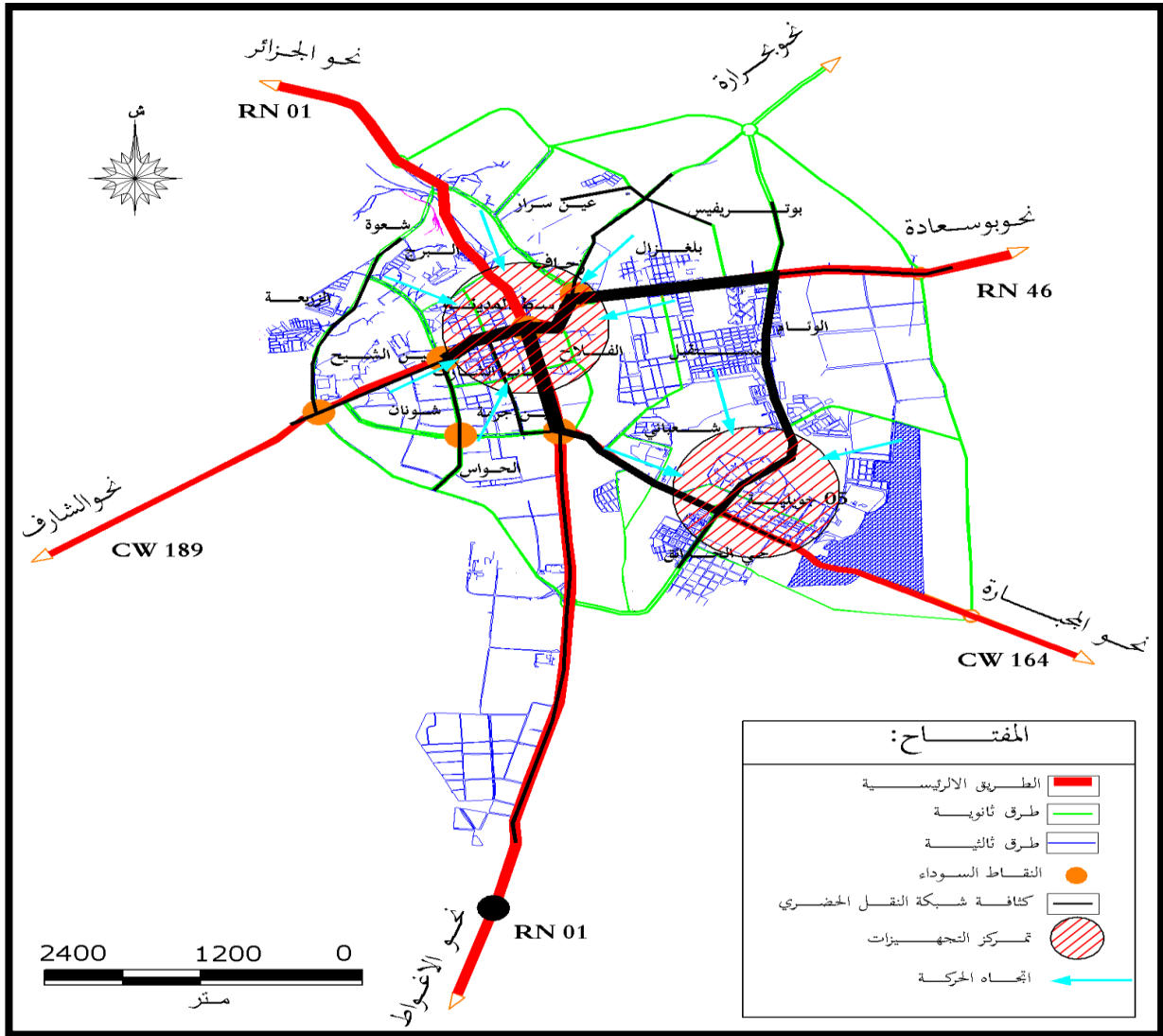
من خلال الدراسة التحليلية يمكن استخلاص اثر تموضع التجهيزات على شبكة النقل الحضري على مستوى مدينة الجلفة و مدى ارتباطهما ببعضهما في خلاصة عامة و استنتاج حلول للمشاكل الناجمة عن تمركز التجهيزات.

1.3- ملخص عام:

الموقع المهم والحساس لمنطقة الدراسة بالنسبة للولاية تسبب في نمو ديموغرافي كبير خاصة في الآونة الأخيرة، حيث ساهم هذا النمو في توسع النسيج العمراني خاصة في أطراف المدينة فقد وصلت الكثافة السكانية فيها إلى 983 نسمة في الهكتار مما تسبب في ظهور الأحياء العشوائية و المهمشة التي قامت في غياب القانون كالفصحى و الزريعة، و اغلب سكان هذه الأحياء يمارسون نشاط التجارة و الخدمات العمومية و تقدر نسبتهم بـ 84.69% من إجمالي العمال، وهذا ما يتطلب منهم التنقل من هذه الأحياء نحو مركز المدينة و الجلفة الجديدة لان أهم التجهيزات التجارية و العمومية موجودة بهما، و حسب الشبكة النظرية للتجهيزات فان مدينة الجلفة تعاني من عجز كبير في قطاع التجهيزات العمومية خاصتا على مستوى الأحياء الجانبية مما يستوجب على السكان التنقل نحو مركز المدينة أو الجلفة الجديدة من اجل تلبية حاجياتهم.

و تحتوي مدينة الجلفة على شبكة من الطرق تقدر مساحتها بـ 2.51 كم²، تربط كامل أطراف المدينة ببعضها البعض من اجل تسهيل عملية التنقل على مستخدميها، وقد لاحظنا من خلال دراستنا أن الطرق الأكثر استعمالا هي الطرق الرئيسية التي تربط كل أطراف المدينة بالمركز، و هذا ما صعب من عملية التنقل فيه و خلق مجموعة من النقاط السوداء و المتمثلة في المفترقات (رويني، ساحة بوضياف، باب الشارف، السخرة المسجونة، سي الحواس)، كل هذه التقاطعات موجودة في الطرق الرئيسية الموجودة في مركز المدينة أو بالقرب منه و أكثرها كثافتا للحركة تقاطع ساحة بوضياف الذي سجل أعلى تدفق للعربات و الحافلات نظرا لموقعه المهم في المدينة.

تحتوي مدينة الجلفة على 5 محطات للنقل الحضري موزعة على أطراف المدينة و مركزها، تنطلق منها الحافلات الخاصة و العامة وفق شبكة تتكون من 17 خط تغطي تقريبا كامل النسيج الحضري إلا أن كثافتها تختلف من منطقة لأخرى فقد سجلت في المدينة ككل بـ 3.4/كم وهي كثافة جيدة أما بالنسبة للمركز فقد بلغت 12.64/كم وهي كثافة كبيرة جدا بالنسبة لشبكة النقل مقارنة مع المتوسط العام للشبكة، كما أن هناك نقصا في عدد وحدات النقل الرابطة بين المركز المدينة و الحواس و الحدائق و 5 جويلية .



مخطط (1.3): خلاصة الدراسة التحليلية

المصدر: من إعداد الطالبين 2016

مدينة الجلفة تتوفر على شبكة هامة من التجهيزات تتمركز أهمها في وسط المدينة والمدينة الجديدة.

تركز أهم التجهيزات على مستوى مركز المدينة و الجلفة الجديدة يقابله زيادة كثيفة في عدد الرحلات إليهما.

هذا ما يبين اثر تموضع التجهيزات علي شبكة النقل الحضري بالنسبة لمدينة الجلفة

2.3- اقتراحات و توصيات:

- تطبيق معايير الشبكة النظرية لتجهيز خلال عملية تهيئة الأحياء الجديدة.
- إنشاء مجموعة من التجهيزات المهمة في الأحياء الهامشية بغرض استقطاب السكان نحوها و تخفيف الضغط عن المراكز الخدمائية الحالية.
- مراعاة الزيادة السكانية في المناطق الغير مجهزة أو المجهزة جزئيا خاصة الأحياء الموجودة على أطراف المدينة والضواحي بحيث يتم تزويدها بالخدمات العامة ضمن مسافة مناسبة تغطي نطاق تأثير هذه الخدمات.
- ضرورة اعتماد سهولة الوصول إلى الخدمات العامة كعامل رئيسي عند توزيع وتخطيط مواقع هذه الخدمات في المدينة.
- منع التجارة الغير الشرعية علي الأرصفة و خاصة في مركز المدينة وذلك لعدم تداخل في حركة المشاة مع الحركة الميكانيكية أي استعمال الطريق علي حساب الرصيف.
- إقامة حدائق ومنتزهات عامة داخل أحياء المدينة علي حسب التعداد السكاني لكل حي أو قطاع للوصول إلي هدف العمران الحديث التنزه والترفيه داخل النسيج العمراني.
- الصيانة الدورية لطرق التي تشهد كثافة في شبكة النقل الحضري وتزويدها بالإشارات المرورية في الأماكن الواجب وجودها لسير الحسن لشبكة.
- إعادة تهيئة الطرق الثانوية و الثالثية لتسهيل عملية التنقل من خلالها و تخفيف الضغط علي المحاور الرئيسية.
- التطبيق الصارم لقوانين المرور داخل النسيج العمراني للمدينة.
- إعادة تهيئة مفترقات الطرق و خاصة الموجودة في مركز المدينة و تزويدها بإشارات ضوئية لتنظيم الحركة الميكانيكية فيها.
- اقتراح ممرات هوائية لمنع تداخل الحركة الميكانيكية مع حركة المشاة خاصة في النقاط الساخنة في المدينة.
- الاهتمام باستخدام التقنيات الحديثة مثل تقنيات الاتصالات والمراسلات، الخدمات البنكية، التعليم عن بعد لدى المؤسسات الحكومية، مما يساعد في تخفيف الضغط على بعض

التجهيزات وبالتالي يقلل من الحاجة إلى وجود مواقع إضافية للخدمات لتغطي حاجة السكان وذلك لتقليل من الرحلات داخل النسيج الحضري.

- تلبية العجز في عدد الحافلات بالنسبة للخطوط (01، 02، 08، 06، 09).

- اقتراح خطوط جديدة ذات مسار دائري تربط الأحياء الجانبية ببعضها و خطوط قطرية تمر بجانب المركز.

- التقليل من عدد الخطوط التي تنطلق من مركز المدينة بإنشاء محطات نقل حضري في الأحياء القريبة منه.

- تنظيم مسارات النقل الحضري الجماعي وفق الزمن لعدم خلق مشكل الازدحام المروري خاصة في مركز المدينة.

- تنظيم شبكة النقل الحضري لمدينة الجلفة عبر إعداد مخطط للنقل الحضري خاص بالمدينة مع ارتباطه بمخطط الحركة والمرور، هذا قصد التحكم في شبكة النقل الحضري وذلك لتأمين الوصول بشكل عادل إلى التجهيزات المهمة بالنسبة لسكان المدينة ككل.

- ضرورة احترام الوقت بالنسبة لسائقي النقل الحضري الجماعي أثناء الوقوف في محطات الحافلات مع احترام زمن الرحلة من المحطة الابتدائية إلى المحطة النهائية.

- إعطاء أهمية أكبر للنقل الجماعي وتطويره ورفع مستوي خدمته، للحد من استخدام النقل الفردي الذي يشغل مجالاً أكبر.

- إعادة تهيئة المواقع و إنشاء مواقف جديدة إن أمكن خاصة في مركز المدينة و الأماكن التي تستدعي ذلك.

الخاتمة:

دراسة الاحتياج الفعلي والنمو السريع لكفاءة شبكة النقل في المدينة، من حيث النوع و مستوى الخدمة وحجمها وتكلفتها ومسافة المنقول ومدى انتظامه، فالنقل يرتبط ارتباطاً وثيقاً بكيفية بناء المجتمع وخصائصه الاجتماعية والاقتصادية، خاصة مع تزايد السكان وارتفاع الطلب على النقل.

إن رفع كفاءة وفعالية نظام النقل العام لا يقتصر على تشييد نظم جديدة عالية الكلفة بل قد يمكن تحقيقه من خلال تحسين استخدام المعدات و التخطيط المحكم لكل العناصر المشكّلة للمدينة و خاصة العناصر الجاذبة للسكان كالتجهيزات العمومية و غيرها من المنشآت الجاذبة.

قائمة المراجع

الكتب:

- 1- عمر محمد الضيافاة- ملخص - أنظمة شبكات النقل الحضرية في مدينة عمان دراسات العلوم الإنسانية والاجتماعية، المجلد 41، العدد 3 عمادة البحث العلمي / الجامعة الأردنية- 2014.
- 2- الدكتور خلف الله بوجمعة استاذ محاضر ومدير مخبر بحث بجامعة المسيلة الجزائر، المدينة وتسيير النقل الحضري، حالة مدينة المسيلة- الاصدار 2005.
- 3- الدكتور سعيد عبده ، كتاب جغرافية النقل الحضري، 2007. قسم الجغرافيا بجامعة الكويت.
- 4- الدكتور المهندس سليمان الشامي، كتاب هندسة الطرق والشوارع في المدينة سنة الإصدار 1990.
- 5- د.زين العابدين علي، مبادئ تخطيط النقل الحضري، دار الصفاء للنشر و التوزيع عمان الاردن، 2000 .
- 6- الدكتور محمد عاطف غيث، تطبيقات في علم الاجتماع، دار الكتب الجامعية الاسكندرية، 1980.

المذكرات:

- 1- غرود غالب صبحي عوادة، حالة دراسية مدينة نابلس - مقاييس سهولة الوصول إلى الخدمات العامة في المدن الفلسطينية مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في التخطيط الحضري والإقليمي بكلية الدراسات العليا في جامعة النجاح الوطنية نابلس فلسطين. 2007.
- 2- وليد ميموني، تأثير تموضع التجهيزات علي وظيفة النقل الحضري دراسة حالة مدينة بشار مذكرة تخرج مكملة لنيل شهادة ماستر، جامعة المسيلة 2015.
- 3- فارس علي، العقار الحضري وعلاقته بالتوسع العمراني - حالة مدينة بئر العاتر نموذج، رسالة لنيل شهادة الماجستير في الهندسة المعمارية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2014.
- 4- بن لعربي ميادة، دراسة تحليلية للتجهيزات العمومية و أثرها على المدينة دراسة حالة "مدينة غيلزان" مذكرة تخرج مكملة لنيل شهادة ماستر، جامعة المسيلة 2015.

- 5- يوسفى كريم وزملائه، التوسع الأفقى للمدينة وأثره فى توزيع التجهيزات لمدينة مليانة، مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة فى تسيير المدن 'جامعة المسيلة' دفعة جوان 2010.
- 6- خذير خليل وزميله، تسيير التجهيزات العمومية و علاقتها بالتوسع فى مدينة الجلفة، مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة فى تسيير المدن جامعة منتوري قسنطينة، دفعة جوان 2008.
- 7- علي احمد سامر، التخطيط المكاني للخدمات الصحية فى القدس الشرقية باستخدام نظم المعلومات الجغرافية، رسالة الماجستير جامعة النجاح الوطنية، فلسطين 2003م.
- 8- خيرى علي و زملائه، دور التجهيزات العمومية بمدينة قسنطينة فى التنظيم ألمجالى، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر جامعة قسنطينة 2009.
- 9- بن عزوز عائشة، تسيير التجهيزات العمومية، مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة جامعة قسنطينة ، 2012.
- 10- اوجيت و زملائه، إشكالية التوسع العمرانى، مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة جامعة المسيلة 2002.

المقالات والمحاضرات:

- 1- رايتشل كايت، نائبة رئيس البنك الدولى لشؤون التنمية المستدامة الخميس، 10-01-2013.
- 2- مشكلة المرور فى مدن العالم الثالث _ اعداد: أحمد سراج الدين ميرغني أشرف احمد الحويمدي، 2015.
- 3- د. فارس بوبكر، محاضرات اقتصاد النقل والامداد، جامعة الحاج لخضر باتنة 2011.
- 4- م م ، هاشم جعفر عبد الحسن شبكة النقل فى المدن الحضرية 12/8/2013 12:43 مساءً.

الفهارس

الفهرس العام

| الصفحة | العنوان | الرقم |
|-----------------------|--------------------------------|-------|
| الفصل التمهيدي | | |
| 01 | المقدمة العامة | |
| 02 | الإشكالية | 1 |
| 03 | المشكل الرئيسي | 2 |
| 03 | المشاكل الثانوية | 3 |
| 03 | الأهداف | 4 |
| 03 | الهدفالرئيسي | 1.4 |
| 03 | أهداف ثانوية | 2.4 |
| 03 | الفرضيات | 5 |
| 03 | أسباباختيار الموضوع | 6 |
| 04 | منهجية البحث | 7 |
| 04 | مراحل البحث | 8 |
| 04 | مرحلة البحث النظري | .18 |
| 04 | مرحلة البحث الميداني | .28 |
| 05 | مرحلة التحصيل ومعالجة المعطيات | .38 |
| 05 | التقنيات المستعملة | 9 |
| 06 | الدراسات السابقة | 10 |
| 07 | هيكله الدراسة | 11 |
| الفصل الاول | | |

| | | |
|----|--|---------|
| 08 | تمهيد | 1.1 |
| 09 | المدينة | 2.1 |
| 09 | مفهوم المدينة | 1.2.1 |
| 09 | النسيج العمراني | 2.2.1 |
| 09 | التوسع العمراني | 3.2.1 |
| 09 | الأنسجة العشوائية المهشمة | 4.2.1 |
| 10 | التجهيزات | 3.1 |
| 10 | التجهيزات العمومية | 1.3.1 |
| 10 | التجهيز | 1.1.3.1 |
| 10 | العمومي | 2.1.3.1 |
| 10 | التجهيزات الخاصة | 2.3.1 |
| 11 | الخدمات | 3.3.1 |
| 11 | خدمات القطاع العام | 1.3.3.1 |
| 11 | خدمات القطاع الخاص | 2.3.3.1 |
| 11 | السياسة المتبعة في تسيير التجهيزات في الجزائر | 4.3.1 |
| 11 | المبادئ القانونية التي تحكم وتنظم التجهيزات العمومية | 5.3.1 |
| 11 | مبدأ انتظام سير التجهيز العمومي | 1.5.3.1 |
| 12 | مبدأ المساواة أمام التجهيز العمومي | 2.5.3.1 |
| 12 | العوامل المؤثرة في توزيع التجهيزات | 6.3.1 |
| 12 | تباين الكثافة السكانية بين أحياء التجمع | 1.6.3.1 |
| 12 | العوامل الطبيعية | 2.6.3.1 |
| 12 | وظيفة التجمع السكاني | 3.6.3.1 |
| 12 | سهولة الوصول | 4.6.3.1 |

| | | |
|----|---|---------|
| 12 | الفاعلون و المتدخلون في انجاز التجهيزات العمومية | 7.3.1 |
| 12 | مديرية التجهيزات العمومية DLEP | 1.7.3.1 |
| 13 | مديرية التعمير و البناء | 2.7.3.1 |
| 13 | الوالي | 3.7.3.1 |
| 13 | المديريات المختلفة | 4.7.3.1 |
| 13 | اختيار الأرض و توزيع التجهيزات | أ |
| 14 | مهام لجنة اختيار الأرض | ب |
| 15 | أدوات التجهيز بالجزائر "الشبكة النظرية للتجهيز | 8.3.1 |
| 15 | مفهومها | 1.8.3.1 |
| 15 | وظيفتها | 2.8.3.1 |
| 15 | أهدافها | 3.8.3.1 |
| | | |
| 15 | أسس تصميم الشبكة النظرية للتجهيز | 4.8.3.1 |
| 16 | منهجية تصميم الشبكة النظرية للتجهيز | 5.8.3.1 |
| 16 | من الأصغر إلى الأكبر | أ |
| 16 | من التركيز إلى الانتشار | ب |
| 16 | من الأبسط إلى المعقد | ج |
| 16 | معايير الشبكة النظرية للتجهيز | 6.8.3.1 |
| 16 | التجهيزات التعليمية | أ |
| 16 | التعليم الابتدائي | 1.أ |
| 17 | التعليم المتوسط | 2.أ |
| 17 | التعليم الثانوي | 3.أ |

| | | |
|----|--------------------------------------|-----|
| 17 | التعليم العالي | ب |
| 17 | الجامعة | 1.ب |
| 17 | المعاهد الوطنية للتعليم العالي | 2.ب |
| 17 | التكوين المهني | ج |
| 18 | التجهيزات الصحية | د |
| 18 | المستشفى | 1.د |
| 18 | قاعة متعددة الخدمات | 2.د |
| 18 | قاعة العلاج | 3.د |
| 18 | التجهيزات الإدارية | هـ |
| 19 | التجهيزات الرياضية | و |
| 19 | التجهيزات الدينية | ز |
| 19 | المسجد | 1.ز |
| 19 | المقبرة | 2.ز |
| 19 | التجهيزات الأمنية | ح |
| 19 | مركز الشرطة | 1.ح |
| 19 | أمن حضري | 2.ح |
| 19 | حماية مدنية | 3.ح |
| 20 | التجهيزات التجارية | ط |
| 20 | التجهيزات الثقافية والسياحية | ي |
| 20 | دار الثقافة | 1.ي |
| 20 | مركز ثقافي | 2.ي |
| 20 | سينما | 3.ي |
| 20 | شبكة الطرق و النقل الحضري في المدينة | 4.1 |

| | | |
|---------------------|---|----------|
| 20 | شبكة الطرق و الشوارع في المدينة | 1.4.1 |
| 21 | تصنيفات شبكة الطرق في المدينة | 2.4.1 |
| 21 | تعريف النقل | 3.4.1 |
| 22 | التنقلات الحضرية في المدن | 4.4.1 |
| 22 | أسباب التنقلات في الوسط الحضري | 1.4.4.1 |
| 22 | أنواع التنقلات | 2.4.4.1 |
| 22 | التنقلات الدورية (مسكن- مركز العمل) | أ- |
| 22 | التنقلات المهنية | ب- |
| 22 | التنقلات الشخصية | ج- |
| 22 | النقل الحضري | 5.4.1 |
| 23 | أنواع النقل الحضري | 6.4.1 |
| 23 | وسائل النقل الجماعي(العام) | 1.6.4.1 |
| 23 | النقل الفردي (الخاص) | 2.6.4.1 |
| 23 | النقل الحضري الجماعي | 7.4.1 |
| 23 | مشكلات النقل الحضري (المشكلات المرورية) | 8.4.1 |
| 24 | شبكة النقل في المدن الحضرية | 9.4.1 |
| | | |
| 24 | تنظيم النقل الحضري داخل المدينة | 10.4.1 |
| 24 | شبكة النقل | 1.10.4.1 |
| 24 | كثافة الشبكة | 2.10.4.1 |
| 24 | شبكة النقل دور هافيالوصولإلبالخدماتالعامه | 11.4.1 |
| 26 | خاتمة | - |
| الفصل الثاني | | |

| | | |
|----|---------------------------------------|---------|
| 27 | تمهيد : | |
| 28 | الموقع الجغرافي | 1.2 |
| 29 | الموقع الإداري | 2.2 |
| 30 | لمحة تاريخية عن منطقة الدراسة | 3.2 |
| 30 | المرحلة 1 : قبل 1852 م | 1.3.2 |
| 30 | المرحلة 2 : ما بين (1852-1860م) | 2.3.2 |
| 30 | المرحلة 3 : ما بين (1860-1900م) | 3.3.2 |
| 31 | المرحلة 4 : ما بين (1900-1954م) | 4.3.2 |
| 31 | المرحلة 5 : ما بين (1954-1962م) | 5.3.2 |
| 31 | المرحلة 6 : ما بين (1962-1974م) | 6.3.2 |
| 32 | المرحلة 7 : ما بين (1974-1990م) | 7.3.2 |
| 32 | المرحلة 8 : من (1990م إلى يومنا هذا) | 8.3.2 |
| 34 | الموضع | 4.2 |
| 34 | التضاريس | 1.4.2 |
| 34 | الجبال | 1.1.4.2 |
| 34 | السفوح | 2.1.4.2 |
| 34 | الهضاب | 3.1.4.2 |
| 35 | الانحدارات | 4.1.4.2 |
| 35 | المناخ | 2.4.2 |
| 35 | التساقط | 1.2.4.2 |
| 35 | الحرارة | 2.2.4.2 |
| 36 | الثلج | 3.2.4.2 |
| 36 | الدراسة السكانية والسكنية والاقتصادية | 5.2 |
| 36 | الدراسة السكانية | 1.5.2 |

| | | |
|----|--|---------|
| 36 | تطور عدد السكان في المدينة | 1.1.5.2 |
| 38 | التركيب العمري | 2.1.5.2 |
| 38 | الدراسة الاقتصادية | 2.5.2 |
| 39 | السكان النشطين (الداخليين في سن العمل) | 1.2.5.2 |
| 39 | القوة العاملة | أ |
| 39 | القوة غير العاملة | ب |
| 39 | السكان الخارجين عن سن العمل | 2.2.5.2 |
| 40 | طبيعة العمل في مدينة الجلفة | 3.2.5.2 |
| 40 | السكن | 3.5.2 |
| 42 | حالة السكنات وتوزيعها | 4.5.2 |
| 42 | السكن الأوربي | 1.4.5.2 |
| 42 | السكن التقليدي | 2.4.5.2 |
| 43 | السكن الهش | 3.4.5.2 |
| 43 | المناطق السكنية الحضرية الجديدة | 4.4.5.2 |
| 43 | -التجزئات السكنية: | 5.4.5.2 |
| 43 | دراسة التجهيزات الموجودة في المدينة | 6.2 |
| 44 | التجهيزات التعليمية | 1.6.2 |
| 45 | الطور الابتدائي | 1.1.6.2 |
| 46 | التعليم المتوسط | 2.1.6.2 |
| 47 | التعليم الثانوي | 3.1.6.2 |
| 47 | -التعليم العالي | 4.1.6.2 |
| 49 | التجهيزات الصحية | 2.6.2 |
| 50 | المستشفيات | 1.2.6.2 |

| | | |
|----|--|---------|
| 51 | المراكز الصحية | 2.2.6.2 |
| 52 | قاعات العلاج | 3.2.6.2 |
| 52 | التجهيزات الثقافية و الدينية | 3.6.2 |
| 52 | التجهيزات الثقافية | 1.3.6.2 |
| 53 | القطاع الديني | 2.3.6.2 |
| 54 | التجهيزات الرياضية | 4.6.2 |
| 55 | قاعة متعددة الرياضات: | 1.4.6.2 |
| 55 | -المركب الرياضي الأولمبي | 2.4.6.2 |
| 56 | ملاعب كرة القدم مع منصة الجمهور | 3.4.6.2 |
| 56 | فضاءات اللعب | 4.4.6.2 |
| 56 | ميدان العدو | 5.4.6.2 |
| 56 | مسبح نصف أولمبي | 6.4.6.2 |
| 56 | ميدان الرماية | 7.4.6.2 |
| 56 | المرافق الإدارية | 5.6.2 |
| 57 | التجهيزات التجارية | 6.6.2 |
| 59 | تحديد العجز في التجهيزات بالنسبة لمدينة الجلفة | 6.2 |
| 59 | معايير برمجة التجهيزات | 1.6.2 |
| 60 | سياسة التجهيز في مدينة الجلفة | 2.6.2 |
| 62 | تطبيق معايير الشبكة النظرية للتجهيزات على مدينة الجلفة | 3.6.2 |
| 62 | الوحدات القاعدية | 1.3.6.2 |
| 63 | الوحدات الجوارية | 2.3.6.2 |
| 64 | الحي | 3.3.6.2 |
| 66 | مجمع أحياء | 4.3.6.2 |

| | | |
|----|--|---------|
| 69 | بالنسبة للمدينة | 5.3.6.2 |
| 70 | تحديد العجز في التجهيزات لمدينة الجلفة | 4.6.2 |
| 70 | التجهيزات التعليمية | 1.4.6.2 |
| 71 | التعليم العالي | 2.4.6.2 |
| 71 | القطاع الصحي | 3.4.6.2 |
| 72 | القطاع الرياضي | 4.4.6.2 |
| 73 | قطاع النشاط الاجتماعي والشباب | 5.4.6.2 |
| 74 | القطاع الثقافي | 6.4.6.2 |
| 75 | القطاع الديني | 1.4.6.2 |
| 75 | دراسة شبكات الطرق و النقل الحضري الجماعي | 7.2 |
| 75 | شبكة الطرق | 1.7.2 |
| 75 | الطرق الرئيسية | 1.1.7.2 |
| 75 | الطريق الوطني رقم 01 | ا |
| 75 | الطريق الوطني رقم 46 | ب |
| 75 | الطريق الولائي رقم 164 | ج |
| 75 | الطريق الولائي رقم 189 | د |
| 76 | الطرق الثانوية | 2.1.7.2 |
| 76 | -الطرق الثالثية | 3.1.7.2 |
| 78 | تقاطعات الطرق | 2.7.2 |
| 78 | أهم تقاطعات الطرق في مدينة الجلفة | 1.2.7.2 |
| 79 | موقع أهم التقاطعات | 2.2.7.2 |
| 79 | -كثافة الحركة الميكانيكية في التقاطعات المهمة في مدينة الجلفة | 3.2.7.2 |
| 81 | محطات النقل الحضري الجماعي | 3.7.2 |

| | | |
|---------------------|-------------------------------------|---------|
| 81 | محطة عين الشيخ | 3.7.2.1 |
| 81 | المحطة البرية الجديدة | 3.7.2.2 |
| 81 | محطة (حي الحدائق - 05 جويلية-) | 3.7.2.3 |
| 82 | محطة بوتريفيس | 3.7.2.4 |
| 82 | محطة بن تيبة | 3.7.2.5 |
| 83 | تحليل الخطوط الحضرية للمدينة الجافة | 4.7.2 |
| 83 | حافلات النقل العمومي | 1.4.7.2 |
| 86 | حافلات النقل الخاص | 2.4.7.2 |
| 91 | مسارات الخطوط و انواعها | 3.4.7.2 |
| 91 | الخطوط الدائرية | ا |
| 92 | الخطوط الشعاعية | ب |
| 92 | حساب كثافة شبكة النقل الحضري | 5.7.2 |
| 92 | كثافة الشبكة في كامل المدينة | 1.5.7.2 |
| 92 | كثافة الشبكة في مركز المدينة | 2.5.7.2 |
| 93 | كثافة الشبكة في حي الحواس | 3.5.7.2 |
| 94 | الخلاصة | - |
| الفصل الثالث | | |
| 95 | تمهيد | |
| 95 | ملخص عام | 1.3 |
| 97 | اقتراحات و توصيات | 2.3 |
| 99 | الخاتمة | |

فهرس الجداول

| الصفحة | العنوان | رقم الجدول |
|--------|--|------------|
| 16 | مؤسسات التعليم الابتدائي حسب الشبكة النظرية للتجهيز 1995 | 1.1 |
| 17 | مؤسسات التعليم المتوسط حسب الشبكة النظرية للتجهيز 1995 | 2.1 |
| 19 | التجهيزات الرياضية حسب الشبكة النظرية للتجهيز 1995 | 3.1 |
| 35 | معدل التساقط في مدينة الجلفة | 1.2 |
| 36 | التغير في معدل درجة الحرارة | 2.2 |
| 37 | تطور عدد السكان ما بين 1987 و 2015 | 3.2 |
| 46 | عدد المؤسسات الابتدائية و خصائصها | 4.2 |
| 46 | عدد المتوسطات و خصائصها | 5.2 |
| 47 | عدد الثانويات و خصائصها | 6.2 |
| 49 | الأقسام الموجودة على مستوى جامعة زيان عاشور في مدينة الجلفة | 7.2 |
| 51 | توزيع المراكز الصحية وعدد التدخلات المسجلة بها سنة 2006 | 8.2 |
| 52 | توزيع قاعات العلاج على مستوى المدينة و التدخلات المسجلة | 9.2 |

| | | |
|----|---|------|
| 53 | توزيع التجهيزات الثقافية | 10.2 |
| 62 | التجهيزات في الوحدة القاعدية حسب الشبكة النظرية للتجهيز 1995 | 11.2 |
| 63 | التجهيزات في كل وحدة قاعدية من المدينة حسب الشبكة النظرية | 12.2 |
| 63 | التجهيزات في الوحدة الجوارية حسب الشبكة النظرية للتجهيز 1995 | 13.2 |
| 64 | التجهيزات في كل وحدات جوارية من المدينة حسب الشبكة النظرية | 14.2 |
| 64 | التجهيزات في الحي حسب الشبكة النظرية للتجهيز 1995 | 15.2 |
| 66 | التجهيزات في كل حي من المدينة حسب الشبكة النظرية | 16.2 |
| 67 | التجهيزات في مجمع أحياء حسب الشبكة النظرية للتجهيز 1995 | 17.2 |
| 68 | التجهيزات في كل تجمع من المدينة حسب الشبكة النظرية | 18.2 |
| 69 | التجهيزات في المدينة حسب الشبكة النظرية للتجهيز 1995 | 19.2 |
| 70 | مقارنة بين الشبكة النظرية والواقع بالنسبة لتجهيزات التعليمية | 20.2 |

| | | |
|----|---|------|
| 71 | مقارنة بين الشبكة النظرية و الواقع بالنسبة لتجهيزات الصحية | 21.2 |
| 72 | مقارنة بين الشبكة النظرية و الواقع بالنسبة لتجهيزات الرياضية | 22.2 |
| 73 | مقارنة بين الشبكة النظرية و الواقع بالنسبة لتجهيزات النشاط الإجتماعي | 23.2 |
| 74 | مقارنة بين الشبكة النظرية و الواقع بالنسبة لتجهيزات القطاع الثقافي | 24.2 |
| 76 | يوضح أبعاد الطرق و حالتها | 25.2 |
| 78 | أهم تقاطعات الطرق في مدينة الجلفة | 26.2 |
| 80 | نتائج الحصر اليدوي الفترة: من 8:30 الي 7:30 | 27.2 |
| 80 | نتائج الحصر اليدوي الفترة: من 10:00 الي 11:00 | 28.2 |
| 80 | نتائج الحصر اليدوي الفترة: من 12:00 الي 13:00 | 29.2 |
| 81 | نتائج الحصر اليدوي الفترة: من 14:00 الي 15:00 | 30.2 |
| 81 | نتائج الحصر اليدوي الفترة: من 16:30 الي 17:30 | 31.2 |
| 83 | توزيع الخطوط الحضرية للمؤسسة النقل الحضري بالجلفة و خصائصها | 32.2 |
| 85 | خصائص الخطين (01، 05) | 33.2 |
| 86 | خصائص الخطين (02، 08) | 34.2 |

| | | |
|----|---|------|
| 86 | النسبة المئوية لسعة كل خط من إجمالي ساعات الخطوط الخاصة في المدينة | 35.2 |
| 87 | خصائص الخطوط (01، 03، 05، 11) | 36.2 |
| 89 | خصائص الخطوط (02، 04، 07، 08) | 37.2 |
| 89 | خصائص الخطوط (06، 09، 10) | 38.2 |
| 91 | مسار الخطوط الدائرية في مدينة الجلفة | 39.2 |

فهرس الصور

| الصفحة | العنوان | رقم صورة |
|--------|---------------------------------------|----------|
| 30 | مدينة الجلفة قبل 1852 | 1.2 |
| 30 | مدينة الجلفة ما بين (1852 و 1860) | 2.2 |
| 30 | مدينة الجلفة ما بين (1860 و 1900) | 3.2 |
| 31 | مدينة الجلفة ما بين (1900 و 1954) | 4.2 |
| 31 | مدينة الجلفة ما بين (1954 و 1962) | 5.2 |
| 31 | مدينة الجلفة ما بين (1962 و 1974) | 6.2 |
| 32 | مدينة الجلفة ما بين (1974 و 1990) | 7.2 |
| 32 | مدينة الجلفة من (1990م إلى يومنا هذا) | 8.2 |
| 34 | الجال في مدينة الجلفة | 9.2 |

| | | |
|----|---|------|
| 34 | الهضاب في مدينة الجلفة | 10.2 |
| 47 | جامعة زيان عاشور في مدينة الجلفة (جوجل ارث) | 11.2 |
| 48 | جامعة زيان عاشور في مدينة الجلفة | 12.2 |
| 50 | المستشفى الرئيسي في مدينة الجلفة | 13.2 |
| 53 | مسجد أحمد بن الشريف | 14.2 |
| 56 | مقر الولاية | 15.2 |
| 75 | الطريق الوطني رقم 01 | 16.2 |

فهرس الأشكال

| الصفحة | العنوان | رقم الشكل |
|--------|---|-----------|
| 7 | هيكله الدراسة | 1 |
| 36 | معدل الحرارة و التساقط في مدينة الجلفة | 1.2 |
| 38 | الفئات العمرية لسكان المدينة خلال إحصائيات 2010 | 2.2 |
| 39 | تركيب القوة العاملة لسكان مدينة الجلفة سنة 2010 | 3.2 |
| 40 | نسبة العمل في كل قطاع | 4.2 |
| 40 | يوضح تطور الحظيرة السكنية في مدينة الجلفة | 5.2 |
| 42 | تطور السكنات في مدينة الجلفة. | 6.2 |
| 59 | توزيع التجهيزات بالنسبة للنسيج العمراني | 7.2 |

| | | |
|----|---|-----|
| 91 | نسبة سعة الخط لكل خط من إجمالي سعت الخطوط الخاصة في المدينة | 8.2 |
|----|---|-----|

فهرس المخططات

| الصفحة | العنوان | رقم المخطط |
|--------|---|------------|
| 28 | موقع ولاية الجلفة | 1.2 |
| 29 | الموقع الإداري لمدينة الجلفة | 2.2 |
| 33 | مراحل التطور العمراني لمدينة الجلفة | 3.2 |
| 37 | الكثافة السكانية في المدينة | 4.2 |
| 41 | كثافة السكنات في مدينة الجلفة | 5.2 |
| 44 | التجهيزات في مدينة الجلفة | 6.2 |
| 45 | موقع التجهيزات التعليمية في المدينة | 7.2 |
| 48 | موقع جامعة زيان عاشور في مدينة الجلفة | 8.2 |
| 50 | موقع التجهيزات الصحية في مدينة الجلفة | 9.2 |
| 54 | موقع التجهيزات الثقافية و الدينية في مدينة الجلفة | 10.2 |
| 55 | موقع التجهيزات الرياضية في مدينة الجلفة | 11.2 |
| 57 | موقع التجهيزات الإدارية في مدينة الجلفة | 12.2 |
| 58 | مواقع النشاط الكثيف للخدمات التجارية | 13.2 |

| | | |
|----|--|------|
| 60 | موضع أهم التجهيزات في المدينة | 14.2 |
| 61 | اتجاه حركة السكان للتجهيزات | 15.2 |
| 77 | شبكة الطرق في مدينة الجلفة | 16.2 |
| 79 | موقع أهم التقاطعات | 17.2 |
| 82 | موقع محطات النقل الحضري | 18.2 |
| 84 | مسارات الخطوط رقم (01 و 04 و 05) داخل مدينة الجلفة | 19.2 |
| 85 | مسارات الخطوط رقم (02 و 06 و 08) داخل مدينة الجلفة | 20.2 |
| 87 | مسارات الخطوط الحضرية الخاصة (01 و 03 و 05 و 11) | 22.2 |
| 88 | مسارات الخطوط الحضرية الخاصة (02 و 04 و 07 و 08) | 23.2 |
| 90 | مسارات الخطوط الحضرية الخاصة (06 و 09 و 10) | 24.2 |
| 96 | خلاصة الدراسة التحليلية | 1.3 |

الله أكبر

الملخص:

يعتبر النقل هو المسؤول عن سير حركة الحياة في المدينة بكافة أنشطتها وفعاليتها، وتعتبر التجهيزات العمومية داخل النسيج الحضري من أهم القطاعات التي تقدم الخدمات للسكان وترتبط ارتباطا وثيقا بشبكة النقل الحضري داخل المدينة، وتعتبر التجهيزات عامل أساسي في نمو المدينة إذ أنها تعتبر سبب رئيسي للحركة داخل النسيج العمراني لما توفره من خدمات ونشاطات، وتلعب دور المنشط للحركة الوظيفية للنسيج العمراني الموجودة فيه، حيث يعتبر هذان القطاعان من أهم العناصر لاستقطاب و استقرار السكان.

فمدينة الجلفة تعاني من عجز كبير في قطاع التجهيزات العمومية، خاصة على مستوى الأحياء الجانبية ذات الكثافة السكانية المرتفعة، ما يدفع السكان للتنقل نحو مركز المدينة أو الجلفة الجديدة من أجل تلبية حاجياتهم بسبب تتركز أهم التجهيزات فيها، هذا ما تسبب في ارتفاع كثافة شبكة النقل الحضري داخل هذه المناطق.

و من خلال دراستنا حاولنا أن نوضح أثر تموضع التجهيزات و تركزها على شبكة النقل الحضري، و الرفع من كفاءة وفعالية نظام النقل العام من خلال تحسين استخدام المعدات و التخطيط المحكم لكل العناصر المشكلة للمدينة، خاصة العناصر الجاذبة للسكان كالتجهيزات العمومية و غيرها من المنشآت الجاذبة

Résumé :

Le transport est responsable de la conduite du mouvement de la vie dans la ville dans toutes ses activités et de l'efficacité, et sont considérés comme des établissements publics dans le tissu urbain des secteurs les plus importants qui fournissent des services à la population et sont étroitement liés transport urbain au sein du réseau de la ville, et est l'équipement un facteur clé dans la croissance de la ville telle qu'elle est considérée comme une cause majeure de mouvement à l'intérieur tissu urbain, car ils fournissent des services et des activités, et de jouer le rôle du mouvement fonctionnel activé du tissu urbain en elle, où sont les deux sphères d'éléments les plus importants pour attirer et stabiliser la population.

La ville de Djelfa souffre d'un déficit important dans le secteur des installations publiques, en particulier au niveau du district de densément peuplé, ce que la population de se déplacer vers le centre-ville ou le nouveau salaire Djelfa afin de répondre à leurs besoins, car stationné l'équipement le plus important dans c'est ce qui a causé l'augmentation du réseau de transport de la densité urbaine dans ces zones.

Grâce à notre étude, nous avons essayé de faire comprendre l'effet de l'équipement de positionnement et épinglé sur le réseau de transport urbain, et d'accroître l'efficience et l'efficacité du système de transport public en améliorant l'utilisation de l'équipement et la planification de l'arbitre pour chacun des éléments de la ville, en particulier les éléments attractifs de la population de l'équilibre les équipements et d'autres installations attrayantes.