

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة محمد بوضياف - المسيلة

ميدان: هندسة معمارية، عمران ومهن المدينة

فرع: تسيير التقنيات الحضرية

تخصص: مدينة ونقل حضري



معهد: تسيير التقنيات الحضرية

قسم: هندسة حضرية

رقم: .....

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر أكاديمي

إعداد الطالبة: حاطي ميادة

تحت عنوان

## فعالية النقل الحضري وآثاره على تنمية المدينة دراسة حالة "مدينة تيارت"

لجنة المناقشة:

رئيسا

مشرفا و مقرا

مناقشا

جامعة المسيلة

جامعة المسيلة

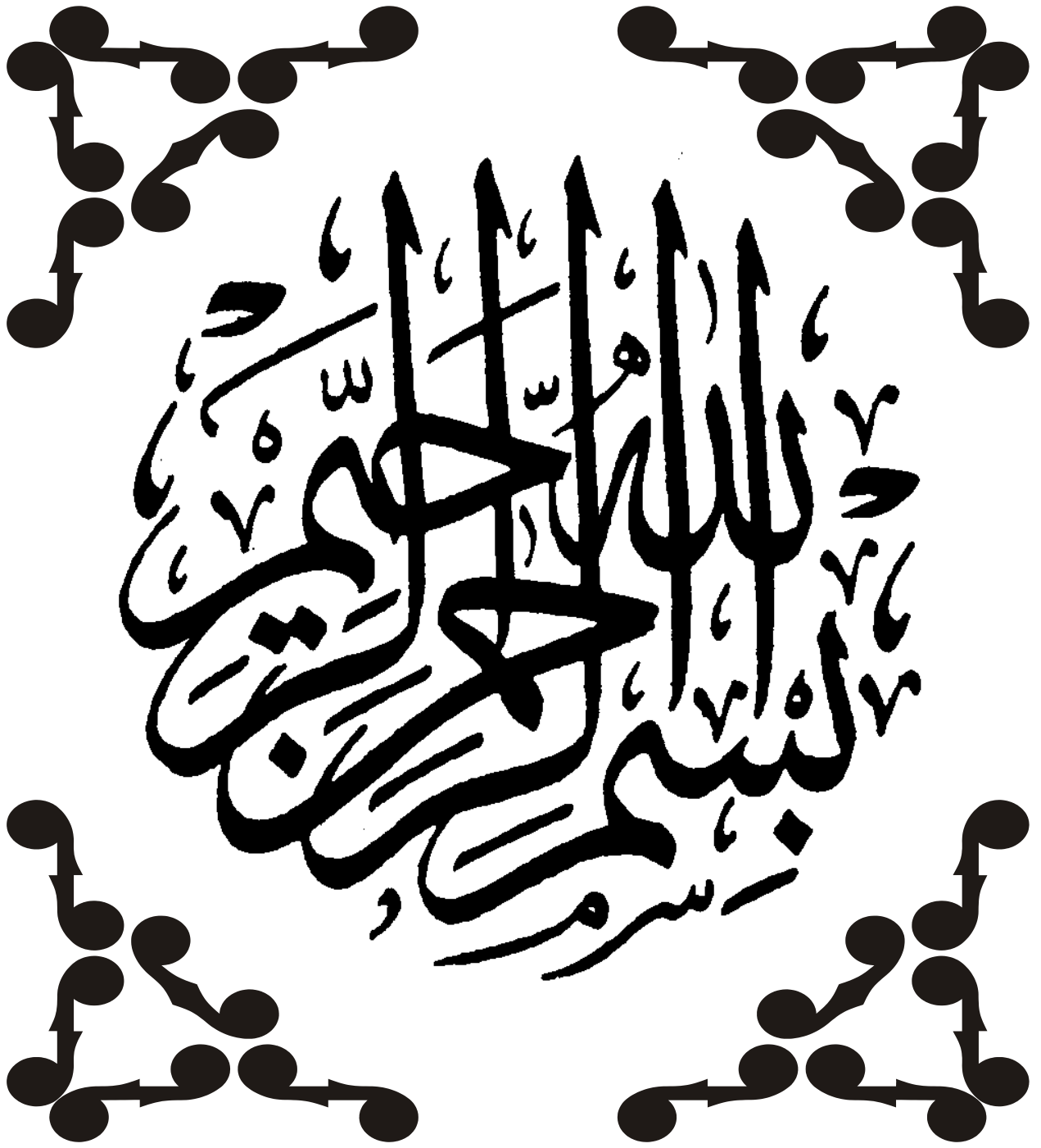
جامعة المسيلة

الأستاذ لمخلطي أحمد

الأستاذ رجم علي

الأستاذ علال أحمد

السنة الجامعية: 2019/2018



# شكر وعرفان

أولاً أحمد الله حمداً كثيراً وأشكره شكراً يليق بمقام سلطانه

ثانياً إذا كان لا بد من الاعتراف بذوي الفضل فإني أعرب عن شكري

وامتناني وخاص تقديري للسيد المشرف على هذه المذكرة

الدكتور: رجم علي

التي تابعت خطوات إعداد هذه المذكرة بكل تفاني وإخلاص وإمدادها لي

بالعديد من التوجيهات والنصائح العلمية التي كانت لي نوراً في طريق

إنجاز العمل العلمي فشكراً لكي.

وثالثاً أتقدم بالشكر الجزيل إلى كل الأساتذة أعضاء المناقشة ولكل

أساتذة معهد تسيير التقنيات الحضرية،

جزاكم الله عنا كل خير

وأتقدم بالشكر لكل من ساعدني ولو بكلمة طيبة.

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

لا ريب أن الشكر والحمد لله عز و جل أولا و آخرا، فهو الذي من بكل النعم التي لا يحصيها ولا يعدها إلا هو، فالحمد لله الذي تواضع لعظمته كل شيء و الحمد للرحمن بما ينبغي لجلال وجهه و عظيم سلطانه.

إلى من بلغ الرسالة و أدى الأمانة ونصح الأمة، إلى نبي الرحمة ونور العالمين سيدنا و حبيبنا محمد صلى الله عليه و سلم.

إلى من قال فيهما تعالى: ﴿وقضى ربك ألا تعبدوا إلا إياه و بالوالدين

إحسانا﴾

قرة عيني...وطريقي إلى الجنة

إلى التي أهدتها الحياة التعب والحرمان ، وأهدتني الدفء والحنان ، إلى التي حملتني وهنا على وهن ، إلى التي يهتز لرضاها عرش الرحمان إلى التي يحرقها الشوق لنجاحي و يورقها الخوف لفشلي ، إلى من زرعت وتنتظر الحصاد بفارغ صبرها. . . «أمي»

إلى من أحمل اسمه بكل افتخار، إلى من كلله الله بالهيبة والوقار ، إلى من أثقل كاهلي بأفضاله إلى من أحسن صوني ورعايتي ، وتكبد عنائي واحتمل غربتي ولم يكل يوما وأمن مساري الدراسي ووثق بي أكثر من ثقتي بنفسي. . . «أبي» أرجو من الله أن يمد بعمركما لتريا ثمارا قد حان موسم قطافها بعد طول انتظار إلى من شاركوني حلو الحياة ومرها، إلى الأعمدة التي أظل أرتكز عليها للصعود... «أخي مختار...أخي عماد الدين»

إلى من تعلق هناؤهما بهنائي وتعلقت بسمتهما ببسمتي، إلى ساعدي ومساعدتي.. «هديل-فلة» .

إلى من أثقلوا كاهلي بأفضالهن اللاتي سددن فكري بنصحهن ورشدهن . . .

«خالاتي مليكة -حورية-صليحة»

إلى من ساعدني و ساندني ووقف الى جانبي في الاوقات العصيبة . . . «إسلام-

رياض-يعقوب-حمزة-ب.ع»

إلى صديقات الحياة الجامعية: حليلة-نادية-سعيدة-فاطمة-فاطمة-نورية-وفاء-

عقيلة-ناريمان-فاطمة.

بين النقل والتنمية علاقة ترابطية فالنقل عامل أساسي من العوامل الضرورية والمساعدة على نمو النشاطات الاجتماعية والاقتصادية، فالتنمية في المجالات الصناعية والزراعية والسياحية تعتمد كثيرا على خدمات النقل.

تهدف هذه الدراسة إلى إبراز مدى مساهمة قطاع النقل في تحقيق التنمية و آثاره التنموية في مدينة تيارت، حيث تتبوأ هذه الأخيرة مكانة هامة انطلاقا من موقعها الاستراتيجي المتميز بتوسطها لسبع ولايات مما يجعلها تلعب دورا مهما و محوريا في ربطها، فقد شهدت مدينة تيارت تطورا عمرانيا هاما لمواكبة النمو الديموغرافي خاصة في الآونة الأخيرة مما أدى إلى تداخل الوظائف وتعدد الحركة وتنوع أسبابها، ومع تسارع وتيرة التحضر تضاعفت معه مشاكل النقل الحضري والمتمثلة بشكل رئيسي بالاختناقات المرورية والتلوث البيئي بكافة أشكاله البصرية والسمعية وتلوث الهواء خاصة داخل المراكز الحضرية.

**الكلمات المفتاحية: النقل الحضري-التنمية-مدينة تيارت-التنقلات الحضرية.**

### Résumé d'étude

Les transports et le développement sont interdépendants, qui jouent un rôle essentiel dans la croissance des activités économiques et sociales Le développement des secteurs industriel, agricole et touristique dépend fortement des services de transport.

Cette étude vise à mettre en évidence la contribution du secteur des transports au développement et à ses effets sur le développement de la ville de Tiaret, où celle-ci occupe une position importante en raison de sa position stratégique, qui se distingue par sa médiation à sept États, qui joue un rôle important et central dans leur mise en relation. Afin de faire face à la croissance démographique, particulièrement récente, qui a entraîné le chevauchement des emplois, la multiplicité des mouvements et la diversité de ses causes, et avec le rythme accéléré de l'urbanisation, les problèmes de transport urbain se sont multipliés, à savoir principalement la congestion routière et la pollution de l'environnement sous toutes ses formes de pollution visuelle et sonore et atmosphérique, Centres urbains.

**Mots-clés: Transport urbain - Ville de Tiaret - Mobilité urbaine-**

## فهرس المحتويات

الصفحة	العنوان
I	إهداء
II	شكر وعرهان
III	ملخص الدراسة
IV	فهرس المحتويات
VII	فهرس الجداول
X	فهرس الأشكال
XI	فهرس المخططات
XIV	فهرس الخرائط
XV	فهرس الصور
<b>الفصل التمهيدى: مدخل عام</b>	
1	مقدمة عامة
4	1-الإشكالية.
5	2-الفرضيات.
5	3-الهدف من الدراسة.
5	4-أسباب اختيار موضوع الدراسة.
6	5-أسباب اختيار منطقة الدراسة.
6	6-المنهجية المتبعة فى البحث.
6	7-مصادر المادة العلمية.
7	8-نقائص البحث ومشاكله.
8	9-هيكلة المذكرة.
<b>الفصل الأول: السند النظرى</b>	
10	تمهيد
11	1-مفاهيم حول النقل.

19	2- مفهوم التنقل.
21	3- تخطيط النقل.
26	4- مفهوم النقل الحضري.
27	5- مخطط النقل.
31	6- مخطط النقل الحضري.
33	7- مخطط الحركة والمرور.
34	8- تعريف المدينة.
35	9- مفهوم المدينة والوسط الحضري.
35	10- تنظيم النقل الحضري في المدينة.
36	11- علاقة النقل بالمجال الحضري.
36	12- الهيئات المشرفة على تسيير وتنظيم النقل الحضري في الجزائر.
39	13- مفهوم التنمية.
40	14- مفهوم التنمية الحضرية.
40	15- مفهوم التنمية المستدامة.
43	خلاصة الفصل.
<b>الفصل الثاني: الدراسة التحليلية.</b>	
45	المبحث الأول: الدراسة التحليلية لمدينة تيارت
45	تمهيد.
46	1- تقديم مدينة تيارت.
49	2- الدراسة الطبيعية.
50	3- الدراسة المناخية.
57	4- الدراسة الاجتماعية والاقتصادية.
62	5- الدراسة العمرانية.
71	6- دراسة الإطار المبنى وغير المبنى.
85	الخلاصة.

86	المبحث الثاني: الدراسة التحليلية لشبكة النقل الحضري بمدينة تيارت.
86	تمهيد.
87	1-النقل الجماعي.
88	2-النقل الحضري العمومي: (المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه حضري تيارت).
104	3-النقل بسيارات الأجرة.
105	4-النقل غير الرسمي (les clandestins).
108	5-الهيكل القاعدية للنقل الحضري الجماعي.
110	الخلاصة.
<b>الفصل الثالث</b>	
112	تمهيد.
113	1-نتائج الاستثمار.
138	2-تنظيم النقل الحضري داخل المدينة.
139	3-علاقة بين التوسع العمراني والنقل الحضري.
140	4-العوائق التي تساهم في عدم تغطية الجودة لوسائل النقل كافة أجراء المدينة.
140	5-التنسيق بين مخطط النقل ومخطط العمراني.
141	6-الاقتراحات والتوصيات.
156	خلاصة الفصل.
158	خاتمة عامة
161	قائمة المصادر والمراجع
	الملاحق

## فهرس الأشكال

الصفحة	عنوان الشكل	الفصل	رقم الشكل
08	هيكلة المذكرة	التمهيدي	01
21	أهم التنقلات الحضرية في المدينة	الأول	02
24	عناصر التخطيط الفني لعمليات التشغيل	الأول	03
42	مفهوم التنمية المستدامة	الأول	04
42	تداخل أبعاد التنمية المستدامة	الأول	05
52	يمثل متوسط درجات الحرارة (الشهرية والسنوية) -لمدينة تيارت -2018	الثاني	06
56	زهرة الرياح السنوية	الثاني	07
58	يمثل التطور السكاني لمدينة تيارت و ضواحيها	الثاني	08
59	يمثل التركيب الاقتصادي للسكان	الثاني	09
113	دائرة نسبية للذكور و الإناث	الثالث	10
114	دائرة نسبية تمثل الأعمار	الثالث	11
115	دائرة نسبية تمثل المستوى التعليمي	الثالث	12
116	دائرة نسبية للوظيفة	الثالث	13
116	دائرة نسبية لمقر الإقامة	الثالث	14
117	دائرة نسبية لمقر سكن الضواحي	الثالث	15
117	دائرة نسبية لمساهمة قطاع النقل في التنمية	الثالث	16

118	دائرة نسبية للأحياء المربوطة	الثالث	17
119	دائرة نسبية تمثل آراء سكان	الثالث	18
120	دائرة نسبية لتغطية الخطوط	الثالث	19
120	دائرة نسبية لصعوبة التنقل	الثالث	20
121	دائرة نسبية للإجابات	الثالث	21
122	دائرة نسبية لصعوبة التنقل من الضواحي	الثالث	22
122	دائرة نسبية للإجابات	الثالث	23
123	دائرة نسبية لأسباب التنقل	الثالث	24
123	دائرة نسبية لمكان العمل	الثالث	25
124	دائرة نسبية لوسيلة التنقل	الثالث	26
125	دائرة نسبية لأوقات التنقل	الثالث	27
125	دائرة نسبية لوسيلة النقل	الثالث	28
126	دائرة نسبية لاستعمال النقل الجماعي	الثالث	29
126	دائرة نسبية للإجابات	الثالث	30
127	دائرة نسبية تمثل نوع النقل المفضل	الثالث	31
128	دائرة نسبية استبدال الخط	الثالث	32
128	دائرة التزام حافلات بمسارها	الثالث	33
129	دائرة نسبية أسباب الاستعمال	الثالث	34

130	دائرة نسبية ر فض أو زيادة السعر	الثالث	35
131	دائرة نسبية للنقل بسيارة الأجرة	الثالث	36
133	دائرة نسبية لاستعمال النقل غير رسمي	الثالث	37
134	دائرة نسبية لأسباب استعمال النقل غير رسمي	الثالث	38
144	مسار الخط الممدد رقم (04)	الثالث	39
146	مسار الخط الممدد رقم (05)	الثالث	40
148	مسار الخط الممدد رقم (13)	الثالث	41
150	مسار الخط الممدد رقم (27)	الثالث	42

## فهرس الصور

الصفحة	عنوان الصورة	الفصل	رقم الصورة
54	تمثل تساقط الثلوج على مستوى مدينة تيارت	الثاني	01
54	تمثل تساقط الثلوج على مستوى مدينة تيارت	الثاني	02
54	تمثل تساقط الثلوج على مستوى مدينة تيارت	الثاني	03
65	مدينة تيارت في الحقبة الاستعمارية	الثاني	04
65	مدينة تيارت في الحقبة الاستعمارية	الثاني	05
66	المستشفى الفرنسي	الثاني	06
66	الكنيسة الفرنسية	الثاني	07
67	دار البلدية	الثاني	08
67	مكتب العرب	الثاني	09
80	توضح حالة الأرصفة في مدينة تيارت	الثاني	10
80	توضح حالة الأرصفة في مدينة تيارت	الثاني	11
82	المحطة الغير مهيأة	الثاني	12
83	توضح المساحات الخضراء والساحات بمدينة تيارت	الثاني	13
83	توضح المساحات الخضراء والساحات بمدينة تيارت	الثاني	14

83	توضح المساحات الخضراء والمساحات بمدينة تيارت	الثاني	15
----	--	--------	----

### فهرس المخططات

الصفحة	عنوان المخطط	الفصل	رقم المخطط
50	يمثل مستوى الانحدارات والغابات	الثاني	01
56	اتجاه الرياح بمدينة تيارت	الثاني	02
61	تقسيم القطاعات في مدينة تيارت	الثاني	03
64	يمثل المرحلة الأولى لمدينة تيارت	الثاني	04
64	يمثل المرحلة الثانية لمدينة تيارت	الثاني	05
67	يمثل المرحلة الثالثة لمدينة تيارت	الثاني	06
68	يمثل مدينة تيارت 1962 م	الثاني	07
70	يمثل المرحلة الحالية لمدينة تيارت	الثاني	08
73	يمثل توزيع التجهيزات على مستوى المدينة تيارت	الثاني	09
76	يمثل المحاور المهيكلية لمدينة تيارت	الثاني	10
79	يمثل أهم مفترقات الطرق والجسور في مدينة تيارت	الثاني	11
90	يمثل خطوط النقل الحضري العمومي بمدينة تيارت	الثاني	12
91	مسار الخط رقم 24	الثاني	13

91	مسار الخط رقم 26	الثاني	14
92	مسار الخط رقم 27	الثاني	15
92	مسار الخط رقم 28	الثاني	16
93	مسار الخط رقم 29	الثاني	17
93	مسار الخط رقم 30	الثاني	18
94	مسار الخط رقم 32	الثاني	19
96	يمثل خطوط النقل الحضري الفعلية بمدينة تيارت	الثاني	20
97	مسار الخط رقم 01	الثاني	21
97	مسار الخط رقم 02	الثاني	22
98	مسار الخط رقم 03	الثاني	23
98	مسار الخط رقم 04	الثاني	24
99	مسار الخط رقم 05	الثاني	25
99	مسار الخط رقم 10	الثاني	26
100	مسار الخط رقم 11	الثاني	27
100	مسار الخط رقم 13	الثاني	28
101	مسار الخط رقم 14	الثاني	29
101	مسار الخط رقم 15	الثاني	30
102	مسار الخط رقم C	الثاني	31

103	يمثل خطوط النقل الحضري الموجودة في المدينة و ضواحيها	الثاني	32
105	يمثل ترددات سيارات الأجرة بمدينة تيارت	الثاني	33
139	يمثل العلاقة بين الكثافة السكانية وشبكة النقل	الثالث	34
144	يمثل مسار الخط الممدد رقم (4)	الثالث	35
146	يمثل مسار الخط الممدد رقم (5)	الثالث	36
148	يمثل مسار الخط الممدد رقم (13)	الثالث	37
150	يمثل مسار الخط الممدد رقم (27)	الثالث	38
152	مسار الخط المعدل رقم 32	الثالث	39
153	مسار الخط رقم 33 المقترح	الثالث	40
154	مسار المعبر الهوائي	الثالث	41
155	يمثل خطوط النقل المقترحة بواسطة سيارة الأجرة	الثالث	42

### فهرس الخرائط

الصفحة	عنوان الخريطة	الفصل	رقم الخريطة
47	موقع الولاية من الجزائر	الثاني	01
47	موقع مدينة تيارت بالنسبة للولاية	الثاني	02
47	موقع مدينة تيارت بالنسبة للولاية	الثاني	03

## فهرس الجداول

الصفحة	عنوان الجدول	الفصل	رقم الجدول
53	توزيع المتوسط الشهري لهطول الأمطار لمدينة تيارت	الثاني	01
56	التبخر	الثاني	02
57	التطور السكاني لمدينة تيارت و ضواحيها	الثاني	03
58	يمثل معدل النمو لمدينة تيارت و ضواحيها	الثاني	04
60	يوضح تقسيمات المدينة إلى قطاعات	الثاني	05
61	يوضح التركيب العمري و النوعي لمدينة تيارت	الثاني	06
72	يبين أنماط السكن	الثاني	07
73	يبين التجهيزات الموجودة في كل قطاع	الثاني	08
74	يوضح مختلف الطرق الوطنية والولائية بمدينة تيارت	الثاني	09
76	يوضح الحالة الفيزيائية لشبكة طرق مدينة تيارت	الثاني	10
78	يوضح أهم المفترقات في مدينة تيارت	الثاني	11
79	يوضح أهم الجسور بمدينة تيارت	الثاني	12

81	يوضح المحطات بمدينة تيارت	الثاني	13
87	يوضح عدد الخطوط و المركبات موزعة في بلدية تيارت	الثاني	14
87	شبكة النقل بمدينة تيارت	الثاني	15
88	خطوط النقل الحضري العمومي بمدينة تيارت	الثاني	16
94	خطوط النقل الحضري الفعلية بمدينة تيارت	الثاني	17
103	ملكية الناقلين للحافلات	الثاني	18
104	يبين عدد سيارات الاجرة الحضرية ونسبة استغلالها ومدة التنقل	الثاني	19
109	محطات النقل الحضري الجماعي	الثاني	20
113	عدد الذكور والإناث	الثالث	21
114	الأعمار	الثالث	22
115	المستوى التعليمي	الثالث	23
116	الوظيفة	الثالث	24
116	مقر الإقامة	الثالث	25
117	يبين مقر سكن الضواحي	الثالث	26
117	يبين مساهمة قطاع النقل في التنمية	الثالث	27
118	يمثل الأحياء المربوطة	الثالث	28
119	يمثل آراء السكان	الثالث	29
120	تغطية الخطوط	الثالث	30

120	صعوبة التنقل	الثالث	31
121	يمثل الإجابات	الثالث	32
122	صعوبة التنقل من الضواحي	الثالث	33
122	يمثل الإجابات	الثالث	34
123	يمثل أسباب التنقل	الثالث	35
124	يمثل مكان العمل	الثالث	36
125	يمثل وسيلة التنقل	الثالث	37
125	يمثل أوقات التنقل	الثالث	38
126	يمثل استعمال وسيلة النقل	الثالث	39
126	يمثل استعمال النقل الجماعي	الثالث	40
127	يمثل الإجابات	الثالث	41
128	نوع نقل الجماعي المفضل	الثالث	42
129	يمثل استبدال الخط	الثالث	43
129	يمثل التزام حافلات بمسارها	الثالث	44
130	يمثل أسباب استعمال سيارة الأجرة	الثالث	45
131	يمثل رفض نقل أو زيادة السعر	الثالث	46
132	يمثل أوقات النقل بسيارة الأجرة	الثالث	47
132	يمثل تتوفر الشروط التالية في حافلات النقل الجماعي وسيارات الأجرة	الثالث	48

134	يمثل استعمال النقل غير رسمي	الثالث	49
134	يمثل أسباب استعمال النقل غير رسمي	الثالث	50
135	يمثل الاقتراحات	الثالث	51
136	يمثل الاقتراحات	الثالث	52
154	يوضح خطوط النقل بواسطة سيارات الأجرة المقترحة	الثالث	53
155	يمثل الخطوط المحتفظ بها	الثالث	54

مقدمة

عامة



## مقدمة:

النقل بمثابة الشريان الحيوي في المنظومة الحضرية حيث يلعب دورا أساسيا في هيكله المجال العمراني بل يعتبره البعض هو المنظومة الحضرية بعينها، ولهذا لا بد الأخذ بعين الاعتبار الأبعاد العمرانية، الاقتصادية والاجتماعية وتحديث خطط النقل الحضري وفقا لتطور المنظومة العمرانية. نحن نعرف أن إجراءات التعديل ليست أمرا سهلا داخل الأنسجة الحضرية بالمدن الكبرى، ومنه في كثير من الأحيان نقوم بحلول جزئية، تتناسب مع المجال المتوفر والإمكانات المتاحة. فالمعروف أن أغلب البنى التحتية بالكثير من البلدان السائرة في طريق النمو، يتطلب إنجازها أو تطويرها سنوات طويلة، بالمقابل تتعاضد حركة المرور والتنقلات، ويزداد الطلب على النقل الحضري.

فالكثير من دول العالم تعاني من مشاكل النقل الحضري المتمثلة بشكل رئيسي بالاختناقات المرورية والتلوث البيئي بكافة أشكاله البصرية والسمعية وتلوث الهواء خاصة داخل المراكز الحضرية، فأغلب مدن العالم اليوم تعرف هذه المشاكل حيث بدت واضحة أكثر نظرا للزيادة المفرطة في عدد السكان وانفجار المراكز الحضرية لهذه المدن مما يسبب اختناقها من جراء الازدحام المروري الأمر الذي دفع سكان هذه المراكز إلى الانتشار حول أطراف المدينة مما أدى إلى اتساعها العمراني والذي بدوره صعب عملية ربط أطراف المدينة ببعضها البعض وكذا ربطها بمركز المدينة، هذا الأمر أدى في كثير من الأحيان إلى التوزيع العشوائي للنشاطات والخدمات في قطاعات وانعدامها في أخرى مما يحتم على الإنسان التنقل بين مختلف أجزاء المدينة. من هنا ظهرت الحاجة إلى إيجاد النظم والوسائل المسيرة لأمر الحياة داخل المدن من بينها نظم النقل والمواصلات التي تتبنى سياسات تخطيطية تتماشى مع تحديات العصر الراهن. حيث يعتبر قطاع النقل من القطاعات الهامة والذي يقوم بدور أساسي على المستوى الاجتماعي، الاقتصادي، العمراني والبيئي.

إن المجتمع يحتاج إلى نظام نقل متكامل يضمن خدمة راقية للمواطن ويربط جميع الخدمات والمتطلبات التي يحتاجها هذا الأخير، الأمر الذي سيؤدي حتما إلى النهوض بالتنمية المحلية للمدينة من جميع النواحي، إذ يعمل على توزيع السكان وتدعيم الهيكل الاقتصادي. ويعتبر الركيزة الأساسية للاقتصاد الوطني، حيث يمثل قطاع النقل بأنشطته المختلفة دعامة أساسية من دعائم التقدم، ولا يمكننا تصور أو

تحقيق النمو المتوازن بين القطاعات دون تأمين احتياجات النقل فهو يقوم بدور أساسي على المستوى الاجتماعي، الاقتصادي والعمراني لكل دولة نامية أو متقدمة على حد سواء.

فعلى المستوى الاقتصادي يكون عنصر النقل الوسيلة اللازمة لربط عناصر ومناطق الإنتاج فيما بينها من خلال نقل الأفراد والبضائع والسلع والمواد الأولية، ومن الناحية الاجتماعية تعتبر نظم النقل بمثابة الرابط الاجتماعي بين الأفراد في المجتمع، أما على المستوى الحضري والعمراني فتعتبر شبكة الطرق والنقل في المدينة بمثابة الشرايين والأوردة التي بموجبها تتغذى كافة مناطق وقطاعات المدينة بما يلزمها للنهوض بكافة الوظائف التي تؤديها المدينة عموماً من انتقال المواد والبضائع والسلع والخدمات والسكان من مكان لآخر لتحقيق أغراضهم من العمل والتسوق والترفيه والتعليم وقضاء مصالحهم الشخصية.

مدينة تيارت كغيرها من المدن تعاني من المشاكل الحضرية للنقل فقد شهدت المدينة تطوراً عمرانياً هاماً لمواكبة النمو الديموغرافي خاصة في الآونة الأخيرة نتيجة للنشاط الفعلي في ميدان العمران وإعادة دفع المشاريع بمختلف القطاعات مما يجعل لقطاع النقل دوراً فعالاً وحيوياً في تحريك عجلة التنمية المحلية والمساهمة في التكفل بحاجيات المواطنين.

ومن هذا المنطلق تهدف هذه الدراسة لمعرفة مدى فعالية وتأثير النقل الحضري في تنمية المدينة.

# الفصل التمهيدي: مدخل عام

1-الإشكالية.

2-الفرضيات.

3-الهدف من الدراسة.

4-أسباب اختيار موضوع الدراسة.

5-أسباب اختيار منطقة الدراسة.

6-المنهجية المتبعة في البحث.

7-مصادر المادة العلمية.

8-نقائص البحث ومشاكله.

9-هيكلية المذكرة.



## 1- الإشكالية:

يعتبر النقل الحضري من أهم عوامل تقدم المدن وهذا يرجع للأهمية البالغة في مختلف المجالات سواء اقتصادية، اجتماعية، ثقافية، استراتيجية وبيئية فهو يعتبر درجة من درجات التقدم للمدن وعملية ربط بين نقاط التجمع الحضري، وفقا لخطة تغطي الاحتياجات وتحقق التكامل، حيث يهدف إلى إعطاء ديناميكية للحياة في المدينة، بواسطة ربط عناصرها، كما يعد النقل الحضري المؤشر الأساسي لديناميكية المدن ومدى تقدمها ويؤثر مباشرة في مظهرها الحضري. لأنه يلعب دورا هاما في تدعيم وتنشيط الحركة التجارية والخدماتية.

وفي إطار الحياة المعاصرة لم يعد قطاع النقل جزءا مهما وحسب وإنما هو الشريان الناقل والمغذي والممول لجميع الفعاليات والأنشطة الاقتصادية، والاجتماعية والثقافية فجميع الأعمال في المدينة متوقفة على مرونة وكفاءة حركة النقل. والواقع أن النقل كان دائما عنصرا مهما في حياة معظم المجتمعات على مر العصور وسيظل كذلك في المستقبل إذ أن وسائل النقل ونظمه تعد مقياسا ومؤشرا عادلا لمدى تطور ونمو الدول والشعوب.

إضافة إلى السكن والشغل يعد النقل الحضري أحد أكبر ركائز الحياة اليومية لسكان المدن إذ أنه يساهم بدرجة كبيرة في نمو وتطور المجتمعات وازدهارها اقتصاديا واجتماعيا، غير أن هذا الأخير عرف في الوقت الراهن مشاكل كثيرة ومعقدة من بينها الازدحام، وارتفاع نسبة التلوث داخل المراكز الحضرية، فأغلب مدن العالم اليوم تعرف هذه المشاكل نتيجة لنموها السكاني والتوسع العمراني الكبير الذي شهدته نظرا لانفجار المراكز الحضرية لهذه المدن مما سبب اختناقها من جراء الازدحام المروري الأمر الذي دفع سكان هذه المراكز إلى الانتشار حول أطراف المدينة مما أدى إلى اتساعها العمراني والذي بدوره صعب نوعا ما عملية ربط أطراف المدينة ببعضها البعض وكذا ربطها بمركز المدينة.

والمدن الجزائرية كغيرها من المدن النامية تعاني بشكل كبير من مشاكل جمة في مجال النقل ومن بين هذه المدن نجد مدينة تيارت التي عرفت في السنوات الأخيرة نموا حضريا سريعا، هي الأخرى لا تخلو من هذه المشاكل (ازدحام الشوارع واكتظاظها-كثرة الاختناقات المرورية خاصة في أماكن تركيز الاستعمالات التجارية والإدارية...).

فكثيراً من الدراسات اليوم والمتعلقة بالنقل والتنقلات داخل الوسط الحضري تطرح بإلحاح وتهدف أساساً إلى تحسين شروط تنقل الأشخاص داخل المجال الحضري، وفي دراستنا هذه سنحاول معرفة ما مدى فعالية وأهمية وتأثير النقل الحضري في نمو وتنمية المدينة. ومن هذا المنطلق نطرح التساؤل التالي:

- ✓ كيف يمكن تفعيل النقل الحضري؟ وما انعكاساته على تنمية المدينة؟
- ✓ كيف يمكن للنقل الحضري تحقيق التنمية؟

## 2-الفرضيات:

- ✓ غياب خطة نقل واضحة ومنظومة تسييرية فعالة، أدى إلى عدم تمكن قطاع النقل من تأدية دوره والوظيفية المنوطة به.
- ✓ يمكن لقطاع النقل التأثير على تنمية المدينة من خلال تأثيره على النشاطات الاقتصادية، الاجتماعية، الصناعية وغيرها.

## 3-الهدف من الدراسة:

- ✓ -معرفة مدى تأثير وفاعلية قطاع النقل الحضري على تنمية المدينة وارتباطه بالحياة اليومية للسكان.
- ✓ محاولة إعطاء اقتراحات وتوصيات من أجل تسيير أفضل للنقل الحضري للوصول إلى المعايير القياسية من أجل التنمية الشاملة للمدينة.
- ✓ محاولة البحث عن سبب الفوضى التي تعترى قطاع النقل بالمدينة ووضع حلول نظرية تساعد على فهم إشكالية النقل.

## 4-أسباب اختيار موضوع الدراسة:

من بين أسباب اختياري هذا الموضوع نذكر ما يلي:

- ✓ أهمية النقل وتأثيراته على القطاعات الأخرى.
- ✓ إثراء الرصيد المعرفي العلمي والشخصي والذي يهتم بمجال الدراسة.
- ✓ علاقة النقل الحضري وارتباطه بالحياة اليومية للسكان ومدى تأثيراته فيها.

✓ معاناة مدينة تيارت -ميدان البحث-كغيرها من المدن الجزائرية من مشاكل عديدة في مجال النقل الحضري خاصة في ظل التوسعات الحضرية التي تعرفها.

#### 5-أسباب اختيار منطقة الدراسة:

إن اختيار منطقة الدراسة يعود لعدة أسباب منها:

✓ كون المدينة في طور النمو.

✓ سهولة الحصول على المعلومات اللازمة لإثراء البحث وأيضاً المعرفة الجيدة لمنطقة الدراسة.

#### 6-المنهجية المتبعة في البحث:

انطلاقاً من طبيعة الموضوع الذي نحن بصدد دراسته وبعد القيام بتحديد المشكل وصياغة الهدف المرجو من الدراسة ارتأينا إلى الاعتماد على منهج من المناهج العلمية المكتملة لبعضها البعض، هو المنهج الوصفي وأسلوب التحليل الذي يركز على الوصف الدقيق والتفصيلي للظاهرة أو موضوع الدراسة، وصفاً كمياً ووصفاً نوعياً وهذا بهدف تثمين ما تحصلنا عليه من معلومات والكشف عن معطيات من الواقع، بالاعتماد على جملة من المراجع والمصادر ومواقع الإنترنت، وهذا لجمع الإحصائيات والمعطيات اللازمة بالاستعانة بالملاحظة والمقابلة مع الجهات المعنية، حيث يسمح لنا بالإحاطة الشاملة وفهم موضوع دراستنا.

#### 7-مصادر المادة العلمية:

تم الاعتماد في إنجاز المذكرة على المصادر التالية:

#### 1-7-المصادر النظرية:

✓ جمع مختلف المخططات والإحصائيات والتقارير الخاصة بمدينة تيارت منها تقرير المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير.

✓ مذكرات سابقة في مجال النقل الحضري وكذا الاعتماد على مجموعة من الكتب والمقالات الموجودة في المجالات العلمية وكذا البحوث والتقارير ومواقع الإنترنت.

✓ البرامج التقنية (Google Earth- Autocad - Sasplanet)

## 7-2-المصادر الميدانية:

-الملاحظة العلمية: اعتمدنا بشكل كبير على المعاينة والزيارة الميدانية حيث تمتاز هذه التقنية بالجانب الملموس في معايشة الموضوع والمشاهدة عن قرب والاستعانة بالصور الفوتوغرافية.

-اعتمدنا أيضا على المقابلة وهي اللقاءات المباشرة مع الهيئات المختصة والمصالح التقنية.

-وفي الأخير نتناول الاستنتاجات والنتائج ومجمل الحلول بناء على النتائج المستخلصة من التحليل.

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

وقد قمنا بتوزيع 200 استمارة على مختلف شرائح السكان، وقد تمت الإجابة على 120 استمارة.

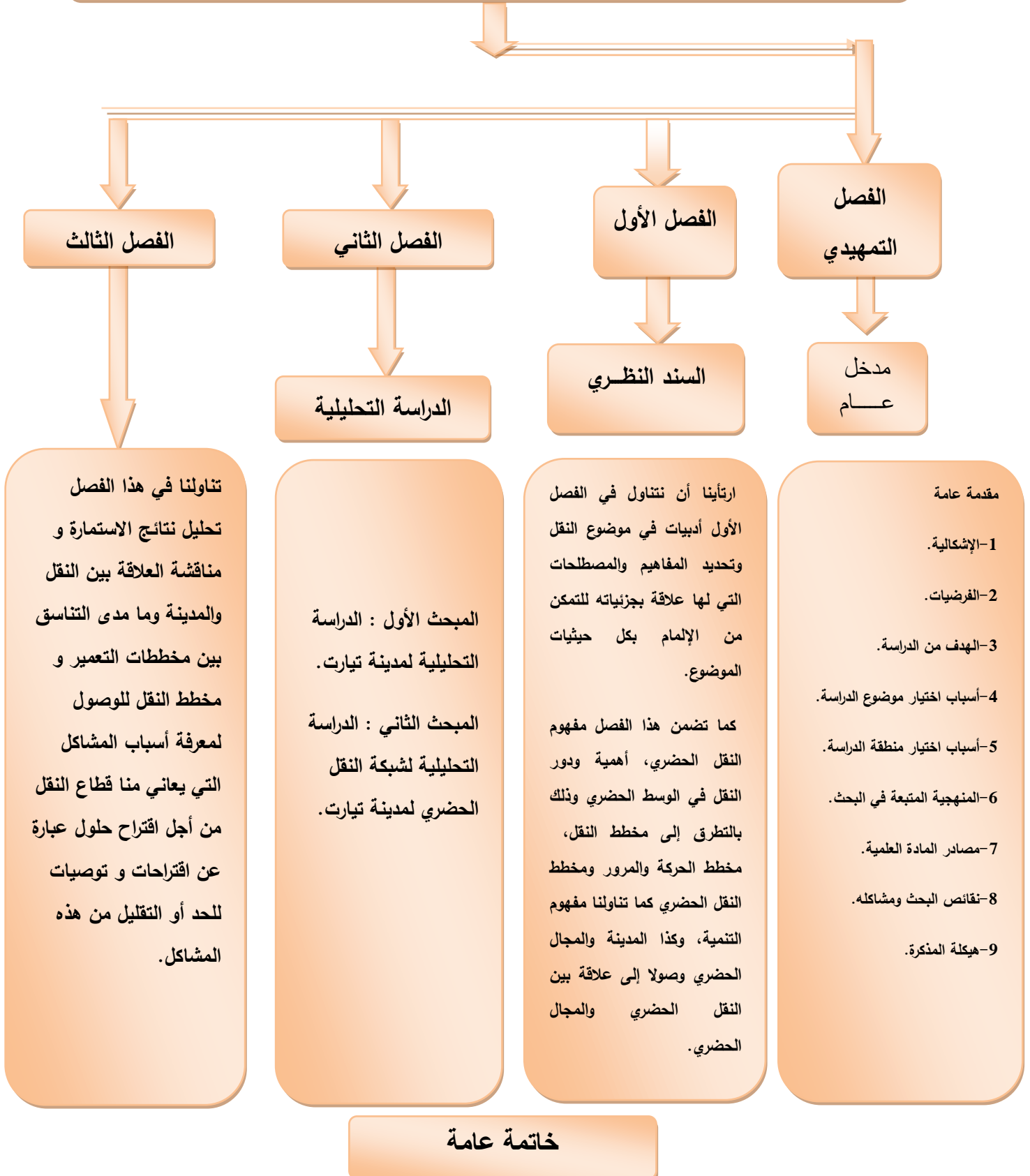
## 8-نقائص البحث ومشاكله:

- ✓ انعدام بعض المعطيات في بعض المديريات أو صعوبة الحصول عليها.
- ✓ تضارب المعطيات خاصة لدى مديرية النقل (بين معطيات لنفس السنة بين المديرية وبين المخطط الولائي).
- ✓ تحفظ بعض المسؤولين عن إعطائنا المعطيات اللازمة بحجة عدم اكتمالها.

9- هيكلية المذكرة: الشكل رقم (01): يمثل هيكلية المذكرة.

فعالية النقل الحضري وآثاره على تنمية المدينة

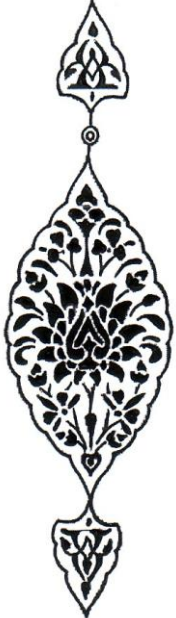
-دراسة حالة مدينة تيارت-



# الفصل الأول: السند النظري

## تمهيد

- 1- مفاهيم حول النقل.
  - 2- مفهوم التنقل.
  - 3- تخطيط النقل.
  - 4- مفهوم النقل الحضري.
  - 5- مخطط النقل.
  - 6- مخطط النقل الحضري.
  - 7- مخطط الحركة والمرور.
  - 8- تعريف المدينة.
  - 9- مفهوم المدينة والوسط الحضري.
  - 10- تنظيم النقل الحضري في المدينة.
  - 11- علاقة النقل بالمجال الحضري.
  - 12- الهيئات المشرفة على تسيير وتنظيم النقل الحضري في الجزائر.
  - 13- مفهوم التنمية.
  - 14- مفهوم التنمية الحضرية.
  - 15- مفهوم التنمية المستدامة.
- خلاصة الفصل.



**تمهيد:**

يعتبر تنظيم النقل في دول العالم العربي من أوكد المسائل المطروحة ضمن قضايا التنمية والتهيئة المتعلقة بالوسط الحضري، نظرا لارتباطها بالعديد من القضايا الاجتماعية والاقتصادية والمجالية، باعتبار هذا الأخير الفضاء المناسب الذي تمارس فيه جميع التبادلات والنشاطات من خلال التنقلات اليومية للسكان بوسائل مختلفة وفي اتجاهات متعددة.

لذا ارتأينا أن نتناول في الفصل الأول أدبيات في موضوع النقل وتحديد المفاهيم والمصطلحات التي لها علاقة بجزئياته للتمكن من الإلمام بكل حيثيات الموضوع. كما تضمن هذا الفصل مفهوم النقل الحضري، أهمية ودور النقل في الوسط الحضري وذلك بالتطرق إلى مخطط النقل، مخطط الحركة والمرور ومخطط النقل الحضري، كما تناولنا مفهوم التنمية، وكذا المدينة والمجال الحضري وصولا إلى علاقة بين النقل الحضري والمجال الحضري.

**1- مفاهيم حول النقل:****1-1- مدخل إلى النقل:**

مفهوم النقل يعتبر النقل من المتطلبات الأساسية لكل مجتمع، وهو عبارة عن خدمة اجتماعية بالدرجة الأولى كما أنه يعد أحد مصادر الرفاهية، وأحد عوامل تحسين مستوى معيشة الأفراد من خلال إشباع حاجاتهم المختلفة بواسطة التنقل باعتباره ضرورة اجتماعية تفرضها ظروف الحياة اليومية.

يدفعنا واقع التعريفات المتباينة التي تقدمها مختلف الدراسات إلى البحث من خلالها على تعريف شامل يأخذ بعين الاعتبار، الأبعاد الكاملة لنشاط النقل كمقدمة لإشكاليته، وعلاقته بالقطاعات الاقتصادية الأخرى وكذلك دوره في عملية الإنتاج الاجتماعي. وفي البداية يمكن تلخيص أهم التعريفات التي تناولت موضوع النقل حتى نصل إلى تعريف أكثر التصاقا وشمولا للدور الذي يؤديه النقل في التنمية الاقتصادية والاجتماعية.

**1-2- مفهوم النقل:**

ينظر للنقل في اقتصاديات النقل على أن الهدف الأساسي من وسائل النقل سواء البرية العامة أو الخاصة أو البحرية أو الجوية هو تحقيق أهداف محددة لا يمكن تجاهلها من أهمها عنصر التشغيل والتكليف لوسائل النقل.<sup>1</sup>

كما ينظر إلى النقل والذي يعبر عنه في بعض الأحيان بمصطلح المواصلات، على أنه من الخدمات المهمة جدا لأنها توفر للإنسان سهولة التنقل من مكان إلى آخر، وكلما كانت متطورة ساعدت على سرعة التنقل وحقت الأمان وقلة الوقت المستغرق في الرحلة.<sup>2</sup>

وقد عرف القانون الجزائري خدمة النقل حيث نصت المادة 16 من القانون 17/88 المؤرخ في

10 ماي 1988 على ما يلي:

<sup>1</sup>- أحمد عبد السميع علام، اقتصاديات النقل، الناشر مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الأولى، الاسكندرية-مصر، 2009، ص 10.  
<sup>2</sup>- خلف حسين علي الديلمي، تخطيط الخدمات المجتمعية والبنية التحتية "أسس -معايير تقنيات"، دار الصفاء للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان-الأردن، 2009، ص 443.

يعد النقل كنشاط ينتقل بواسطة شخص طبيعي أو معنوي أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر على متن مركبة مهما كان نوعها.<sup>1</sup>

### 1-3-1- أنواع النقل:

يصنف النقل حسب العديد من المعايير إلى عدة تصنيفات أهمها:

#### 1-3-1-1- التصنيف وفقا للمسار: ويشمل على أنواع ثلاثة هي:

**1-3-1-1-1- النقل المائي:** من أقدم أنواع النقل المائي التي استخدمها الإنسان خاصة من قبل الدول المجاورة للمسطحات المائية (محيطات، بحار، بحيرات). وقد استخدمت السفن الشراعية، ثم السفن البخارية مع بدايات الثورة الصناعية.

أما حديثا فأصبحت السفن تصير بقوة البترول والغاز، وبعضها بقوة الطاقة النووية.

#### 1-3-1-2- النقل البري: الطرق، السكك الحديدية، خطوط أنفاق، باصات، مركبات ...

#### 1-3-1-3- النقل الجوي والمشترك: طائرات، مطارات، طائرات جوية مائية.

#### 1-3-2- التصنيف وفقا لمجال التشغيل: ويشتمل على أنواع ثلاثة هي:

#### 1-3-2-1- النقل الداخلي: وهو الذي يكون ضمن نطاق الدولة.

#### 1-3-2-2- النقل الخارجي: (الدولي) وهو النقل العابر بين الدول (خارج نطاق الدولة الواحدة).

#### 1-3-2-3- النقل الحضري: وهو النقل داخل حدود المدينة، وهو المقصود في دراستنا.<sup>2</sup>

**1-3-3-1- التصنيف حسب طبيعة وسيلة النقل:** يشمل نوعين هما: النقل العام والنقل الخاص وهو التصنيف الذي يهتم به المختصون في مجال تخطيط النقل الحضري عموما، لأن وسائل النقل العام والخاص تعتبر من العناصر المؤثرة بشكل كبير على عملية النقل وكذا النقل الحضري.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - الجريدة الرسمية، الصادرة ب: 11 ماي 1988، العدد 19، ص 725.

<sup>2</sup> - محمد حميدان، تخطيط النقل الحضري، سبتمبر 2009.

<sup>3</sup> - د. محمد توفيق سالم، هندسة النقل والمرور، دار الراتب الجامعية، 1985، ص 15-16.

## 1-4- وسائل النقل:

يتم التنقل في الوسط الحضري بعدة وسائل هي:

**1-4-1- المشي على الأقدام:** هي طريقة التنقل المتفوقة في المدينة والملائمة لها، فهذا النوع من التنقلات تخص عموما الفئات ذات الدخل الضعيف، ففي فرنسا مثلا 76% من الراجلين هم من الفئات ذات الدخل الضعيف كما أن مسافة التنقل بهذا النوع تتغير حسب المدينة، إذا كانت جميع طبقات المجتمع هم أشخاص راجلين، فإن بعضهم يكون أكثر مشيا من الآخر، ومنه فإن المشي على الأقدام هو الطريق الغالب والمهيمن.

والمشي على الأقدام هي طريقة شاقة وتتطلب طاقة عضلية تجعل بذلك تنقلات الراجلين محدودة من حيث المسافة والزمن.

**1-4-2- ذات عجلتين:** كثرة الازدحام الناتج عن حركة السيارات، التلوث، الضجيج، الاستهلاك الكثير للطاقة. كل هذه المشاكل لا تكون عند استعمال الوسائل ذات عجلتين مثل: الدراجات الهوائية أو النارية ذات المحرك لكن الأكثر استعمالا هي الأولى حيث أنها لا تتطلب مساحات واسعة للتوقف ولا تحدث الازدحام ولا الضجيج ولا التلوث.

**1-4-3- النقل الخاص:** عرف نمط التنقل بالسيارات الخاصة انتشارا كبيرا في معظم دول العالم وذلك يرجع أساسا إلى التطور الكبير الذي عرفه قطاع صناعة السيارات، إضافة إلى ارتفاع المستوى المعيشي لكل عائلة.

**1-4-4- النقل النصف الجماعي:** إن إرادة تحسين البنية التحتية أوجدت حولا أقل تكلفة تسير الوضعية التي يعاني منها المواطن في النقل حيث أن السيارة الأجرة تدرج ضمن النقل النصف الجماعي، وهو النمط الأكثر قربا للسيارات، وعادة ما ينقل فيها شخص واحد أو مجموعة من الأشخاص لهم وجهة واحدة، لكن زبائن سيارة الأجرة لا يمثلون سوى 3 إلى 6% من المتنقلين الذين يستعملون وسائل النقل العامة في المدن الكبرى، حيث نجد الأشخاص يركبونها هم أنفسهم باستمرار والذين لا يركبونها نادرا ما يستعملونها. وسيارات الأجرة موجودة في كل مكان وفي أي زمان وفي معظم البلدان.<sup>1</sup>

<sup>1</sup>-التطبيق ENCARTA2018.

#### 1-4-5- النقل العمومي: تعددت وسائل النقل العمومي الحضري، ومن أهم هذه الوسائل:

-**الحافلة:** تعتبر الوسيلة الأكثر استعمالاً نظراً لسهولة مسالكها فهي قابلة للتغيير في أي لحظة ولا تتطلب هياكل قاعدية خاصة وتعتبر الأقل استعمالاً للطاقة إلا أنها أقل فاعلية من حيث حمولة الأشخاص وأقل حركية لكونها أسيرة السيارات الخاصة. وما يهمنا فيما يخص الحفلات هو أن الاستخدام الأمثل لها يكون في حالة تخصيص مسارات خاصة لها شبكة الطرق وفي بعض الدول تخصص هذه المسارات بعكس اتجاه المرور العام أو انشاء أنفاق خاصة للباصات.

-**الحافلات الكهربائية الترولي باص أو الترامواي:** تنطبق معظم القواعد العامة لاستخدام الباصات العادية على الترولي باص ويمتاز بأنه لا يحدث ضوضاء ولا يسبب تلوث للهواء أثناء مسيره نظراً لاعتماده على الطاقة الكهربائية ولديه مسار محدد.

-**المترو:** وهو عبارة عن خط سكك حديدية يعتمد على الطاقة الكهربائية وهو معزول تماماً عن المرور السطحي أما بواسطة ممرات علوية أو أنفاق خاصة في المنطقة المركزية من المنطقة الحضرية.<sup>1</sup>

#### 1-5- العوامل التي تؤثر في اختيار وسيلة النقل العام:

1- عدد الركاب المطلوب نقلهم في الساعة لكل اتجاه.

2- الطاقة الاستيعابية لشبكة الطرق الرئيسية والفرعية القائمة وإمكانية تخصيص حارات خاصة بمرور الباصات.

3- معدل زيادة الركاب ومعدل الزيادة في ملكية المركبات الخاصة.

4- طبيعة استعمال الأراضي في المنطقة (سكنية-تجارية-صناعية...)

5- الامكانيات المادية المتاحة.<sup>2</sup>

1-6- **أهمية النقل:** يذكر البعض قول Kipling أن النقل هو الحضارة، كما يؤكد الاقتصادي البريطاني ألفريد مارشال أن أهم ثورة تكنولوجية في العصر الحديث، هي الثورة التكنولوجية في قطاع

<sup>1</sup> - د. محمد توفيق سالم، المرجع السابق، ص 220-238.

<sup>2</sup> - د. محمد توفيق سالم، نفس المرجع، ص 216.

النقل، ذلك أن وسائل النقل المعروفة من سكة الحديد والنقل على الطرق البرية، النقل البحري أو النهري والنقل الجوي شهدت في القرن العشرين تطورات تكنولوجية غير مسبوقة في التاريخ الانساني كله.

ويأتي تأثير وسائل النقل في حياة الأفراد من زاويتين هامتين هما:

-**الأولى:** تعتبر وسائل النقل عاملا محددًا له أهميته القصوى في تحديد اختيارات الأفراد وأسرههم للمكان الذي يقطنون فيه، والمكان الذي يعملون فيه.

-**الثانية:** تؤثر وسائل النقل بدرجة أو بأخرى على القدرات الشخصية لأفراد في دفع أسعار السلع التي تنقلها هذه الوسائل حيث تدخل تكاليف نقل السلع في أسعار بيعها، ومن جهة أخرى تؤثر تكاليف نقل المواد الخام والسلع الوسيطة في أسعار بيع منتجات النهائية.<sup>1</sup>

### 1-6-1- أهمية قطاع النقل في التنمية الاقتصادية:

يأتي قطاع النقل على رأس القطاعات التي تدعم الهيكل الاقتصادي ويعتبر الركيزة الأساسية للاقتصاد القومي، حيث يمثل قطاع النقل بأنشطته المختلفة دعامة أساسية من دعائم التقدم، ولا يمكن تصور تحقيق النمو المتوازن بين قطاعات الاقتصاد القومي لأي بلد من البلدان دون تأمين احتياجات تلك القطاعات من النقل. الأمر الذي يمكن تحقيقه إلا من خلال إعداد تخطيط جيد لقطاع النقل يرتبط ارتباطًا وثيقًا بخطط القطاعات الاقتصادية الأخرى.

وقد تطورت صناعات قطاع النقل في وقتنا الحاضر وأثرت بشكل كبير على التطور الاقتصادي، حيث يؤثر النقل في معالجة عامل المسافة والبعد فيساعد في توسيع السوق واستغلال الموارد الطبيعية والبشرية وزيادة الإنتاج وانتقال السلع واليد العاملة إلى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعًا وتوطين المشاريع في الأماكن ذات الجودة الاقتصادية الأفضل، ونستطيع التماس ذلك في كافة البلدان الصناعية المتقدمة حيث كانت قديما السكك الحديدية هي الوسيلة الرئيسية للنقل عموما أما الآن فان تلك البلدان تتميز بوجود أنظمة نقل متطورة، فبالإضافة إلى السكك الحديدية هناك وسائل أخرى كثيرة كالطائرات والسفن والأنابيب (نقل المواد السائلة كالنفط) وأنظمة مرور عابرة مؤلفة من شبكات الطرق البرية... الخ، وبالتالي نجد أن قطاع النقل قد ساهم مساهمة فعالة في تقدم هذه البلدان اقتصاديا وصناعيا.

<sup>1</sup> - حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاد النقل، مركز الاسكندرية للكتاب، الاسكندرية-مصر، 1998، ص 12

كما يساهم قطاع النقل في التنمية الاقتصادية من خلال ربط مناطق الاستهلاك وفي تأمين انتقال الأفراد ونقل المواد الخام والبضائع من مناطق الاستثمار وإليها، كما أنه يعتبر عاملاً مساعداً في استغلال الموارد الطبيعية التي غالباً ما يتركز وجودها في مناطق نائية.<sup>1</sup>

ويمكن إجمال المساهمات الرئيسية لقطاع النقل في عملية التنمية لأي دولة في الأمور التالية:

- اختيار أماكن توطين الصناعات التي توفر للاقتصاد الوطني أكبر الفوائد المتمثلة في تخفيض نفقات الإنتاج والنقل والتوزيع.

- اكتشاف الثروات الطبيعية واستغلالها في أفضل الظروف.

- توسيع مساحة الأراضي المستغلة زراعياً.

- نمو المدن والمراكز الحضرية وازدهارها.

- تحقيق التكامل الاقتصادي بين البلدان واندماجها الاقتصادي والاجتماعي والثقافي. ويعد نقل الركاب والبضائع من المهام الرئيسية للنقل في كل بلد، وقد كان لتطوير النقل أثر كبير في انخفاض تكلفة المنتج النهائي التي تعتبر تكلفة النقل من أهم العناصر المؤثرة فيها، وتشير بعض الدراسات الاقتصادية التي أجريت بهذا الشأن إلى أن تكاليف النقل تمثل في المتوسط 20% تقريباً من التكلفة النهائية لأي منتج، ومن هنا تأتي أهمية دراسة اقتصاديات النقل التي ترمي إلى تخفيض تكلفة عنصر النقل ومن ثم تكلفة المنتج النهائي.<sup>2</sup>

يعتبر قطاع النقل أحد أهم القطاعات التي توفر الكثير من فرص العمل في المجتمع، ذلك أن العنصر البشري هو الأساس الذي تقوم عليه عملية النقل لما تتطلبه العملية من جهد بشري في انجاح مهامها، ولا بد من توفير مهارات بشرية كافية للقيام بمتطلبات التطور الحاصل في قطاع النقل باعتبار أن الزيادة في مهام هذا القطاع سيتوجب أن تقابلها زيادة في العنصر البشري وهذا يعني توفير فرص عمل كثيرة لمختلف الاختصاصات التي يقوم عليها قطاع النقل.

<sup>1</sup> - فهد بن خالد الفوزان، قطاع النقل ودوره في التنمية الاقتصادية، دار النشر والتوزيع، الأردن، 2003، ص 37.

<sup>2</sup> - حيدر كمونة، أهمية قطاع النقل والمرور في التنمية الاقتصادية والاجتماعية بحث منشور على موقع جريدة المدى، ص 85 على الرابط التالي:

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

## 1-6-2- أهمية النقل في احداث التغيير الاجتماعي:

يعد قطاع النقل والمواصلات من البنى الارتكازية للاقتصاد ومؤثرا في الوقت نفسه بصورة مباشرة أو غير مباشرة في الحياة الاجتماعية للأفراد من خلال ما يحققه من عملية اتصال وتغيير في السلوك الاجتماعي والحضاري لهم حيث يساهم النقل إلى حد كبير في إحداث التغيير الاجتماعي بين أفراد المجتمع عموما وذلك من خلال تسهيل عملية الاتصال الاجتماعي بين الريف والمدينة أي بين أرجاء البلد الواحد من جهة، وبينه وبين الأقطار الأخرى من جهة ثانية، الأمر الذي يساهم بشكل فعال في زيادة تحقيق التطور الاجتماعي باعتبار أن المجتمعات المتخلفة هي التي تتغلق على نفسها بسبب صعوبة الاتصال مع المجتمعات التي تعيش في مستوى الانسان البدائي، ولعل السبب راجع إلى انعدام الاتصال بين هذه المجموعات البشرية المنعزلة والمجتمعات الأخرى. ومن خلال ما تقدم نستطيع القول بأن أي تنمية اقتصادية ترتبط أساسا بتوافر تسهيلات وامكانيات نظم النقل المناسبة.<sup>1</sup>

## 1-6-3- أهمية النقل في تنظيم المجال العمراني:

تلعب المواصلات دورا كبيرا في التخطيط العمراني، ففي أغلب الأحيان كلما تنشأ طريق تترجم مباشرة إلى ادارة التعمير والإسكان وهو ما يفسر دور الطريق في التهيئة العمرانية للحيز، وفي ضمان تنظيمه مما يسمح بخلق قيمة اقتصادية واجتماعية لعدة مناطق نائية، فنقص البنى التحتية ووسائل النقل تشكل عائقا لتنمية المناطق المختلفة للمدينة أو كل نقاط الاقليم. كما يبرز دور النقل في التعمير وتخطيط المحيط وبالتالي في التقسيم الاقليمي للنشاطات البشرية، كما يسمح تطور النقل بتخطيط جديد للإنتاج مما يؤدي إلى ظهور أقطاب للنمو أكثر توزيعا على كامل الحيز، بدلا من تركيزها في بعض النقاط دون البعض الآخر، اضافة إلى ذلك انه كل عملية انشاء أو بناء مناطق عمرانية جديدة لابد أن تصاحب هذه العملية انشاء هياكل أخرى للنقل.

من خلال ما سبق يتضح أنه للنقل علاقة مع كل المجالات التي تشغل المدينة، ويبرز ذلك في أهمية النقل في التنمية الاقتصادية والاجتماعية والعمرانية. فالنقل هو أساس تحرك الأفراد وقضاء جميع حاجياتهم، ودوره الفعال في مواصلة العلاقات الاجتماعية استمراريتها وتوسيع نطاق العمران.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> - د. حيدر كمونة، مرجع سابق، ص 85.

<sup>2</sup> - د. حيدر كمونة، مرجع نفسه، ص 85.

**1-7- أهداف عملية النقل:**

من بين غايات النقل يمكن أن نركز على تحقيق المواطن العادي أو مستعمل النقل لعملية تنقل. وتتمثل هذه العملية في مغادرة مكان إلى آخر مروراً بالمسلك الأكثر المباشرة. وينبغي أن يخضع التصرف. في المدى الفاصل بين مكان الانطلاق ومكان الوصول على الأقل إلى شروط ثلاث:

**1-7-1- السلامة:** أي الحفاظ على النفس إذ ينبغي على الفرد أن يصل إلى غايته بدون التعرض إلى أي أذى وهذا يعني كذلك أن التنقل ينبغي أن يعتبر عاملاً للراحة إلى جانب السلامة.

**1-7-2- المدة:** ينبغي على التنقل أن يعتبر المدة المناسبة الأقصر للربط بين نقطة الانطلاق ونقطة الوصول.

**1-7-3- الاقتصاد:** ينبغي لعملية التنقل أن تأخذ في الحساب عامل التكلفة بدون إغفال بقية الشروط وكثيراً ما تطبق هذه المعايير في حالة تنقلات أحادية الوسائل (وسيلة نقل وحيدة).

غير أنه بالإمكان تطبيقها في حالة تنقلات متعددة الوسائل مثلما تؤكد الدراسات الحديثة مثل بوفي (Ph Bovy.H.1976):

يرى بوفي أنه بالإمكان إدماج كل وسائل النقل في منظومة واحدة ترمي إلى تسهيل التنقل عبر مختلف هذه العناصر بأقل تكلفة وأقل وقت وأكثر سلامة (سلسلة النقل). ومعنى ذلك أن عملية الترابط بين هذه الوسائل ضرورية لإدراجه ضمن منظومة واحدة.

**1-8- عملية النقل في الوسط الحضري:**

**1-8-1- مستويات النقل:** يمكن لعملية النقل أن تدور على مستويات عدة:

-المستوى المحلي.

-المستوى الإقليمي.

-المستوى الوطني.

-المستوى القاري.

-المستوى العالمي.

ويمكن أن نربط كل مستوى منها بوسيلة نقل محددة مثل المستوى العالمي والطائرة، المستوى القاري والقطار، المستوى الإقليمي والسيارة.

لكن المتأمل في مكونات المدينة العصرية يجد أن كل هذه المستويات يمكن اختزالها بوسائلها في الوسط الحضري. والدليل على ذلك هو وجود المطار والميناء ومحطة القطارات والحافلات وذلك استعمال السيارة والحافلة مثلا. يمكن أن نفسر ذلك بكون المدينة هي وسط تواصل رفيع سواء كان ذلك ضمن المدينة أو انطلاقا منها أو وصولا إليها.<sup>1</sup>

## 2- مفهوم التنقل:

هو انتقال الأشخاص والسلع من مكان معين نحو مكان آخر على مسار محدد وفي وقت محدد لأسباب خاصة كالدراسة والعمل والتسوية ... عن طريق وسائل النقل، ويعتبر الانتقال من مكان إلى مكان آخر لممارسة نشاط معين هو نهاية التنقل.<sup>2</sup>

والتنقل في المدن عبارة عن مجموعة من الاتصالات والمبادلات التي تفرز بين الخصائص الثلاثة الكبرى للمدينة (السكن، الشغل، الترفيه)، والمسببة لحركات الذهاب والإياب المستمرة، وتكون شدتها كبيرة بمقدار أهمية التجمع العمراني، وبمقدار اختلاف أعمال سكانه، وتكون التنقلات في حدتها الأعظم في المدن للتجارة والأعمال والتي يتصاعد حجمها تدريجيا من الصباح حتى بعد الزوال.<sup>3</sup>

**2-1- أسباب التنقل في الوسط الحضري:** إن التنقل في الوسط الحضري شيء لا يبد منه لاسيما إذا تعلق الأمر بأنشطة يجب القيام بها، كالتنقل على سبيل المثال من المنزل إلى العمل، كما يمكن أن يكون التنقل اختياريا أو طوعيا عندما يتعلق الأمر بأوقات الفراغ مثلا، ويمكن تقسيم تنقلات الأفراد في الوسط الحضري عموما إلى:

<sup>1</sup> أ. د. توفيق بالحارث، أستاذ تعليم عال، مدير وحدة البحث: المدينة والتهيئة والتنمية، المدرسة الوطنية للهندسة المعمارية والتعمير، جامعة قرطاج 7 نوفمبر، تونس، ص 2-3.

<sup>2</sup> د. محمد توفيق سالم، المرجع السابق، ص 216.

<sup>3</sup> روبرت أوزيل، ترجمة بهيج شعبان: فن تخطيط المدن، دار المنشورات عويدات، بيروت، ط 10، ص 3.

**2-1-1-1-التنقلات الدورية:** هي تنقلات ضرورية ولا بد منها تربط بين مكان العمل ومكان الإقامة هذه التنقلات جلبت أهمية كبيرة في المناطق العمرانية نظرا لكثافتها وانتظامها، الأمر الذي أدى إلى ضرورة تنظيم النقل داخل التجمع العمراني وهذه التنقلات تتمتع بدرجة عالية لأنه تتكرر على نحو منتظم في معظم لأحيان وبشكل يومي.

**2-1-2-التنقلات المهنية:** تتمثل هذه التنقلات المهنية في التنقلات التي تتعلق بمهنة عمل كل الفرد وهذه التنقلات ضرورية طيلة يوم العمل (المقابلات، وخدمة العملاء) حجم هذه التنقلات ضعيفة بالنسبة لمجمل التنقلات اليومية.

**2-1-3-التنقلات الشخصية:** يقوم بها الأفراد بشكل طوعي واختياري ونميز ثلاث أنواع منها:

-التنقل من أجل الشراء.

-هذا التنقل غالبا ما ينجز عن طريق المشي على الأقدام يوميا ويغطي مسافة قصيرة، لكن أحيانا وحسب المناسبة قد يقتضي اللجوء إلى وسيلة نقل.

-التنقل من أجل أعمال شخصية كالتنقل إلى مختلف المرافق العمومية (بنك، بلدية، مؤسسات...الخ).

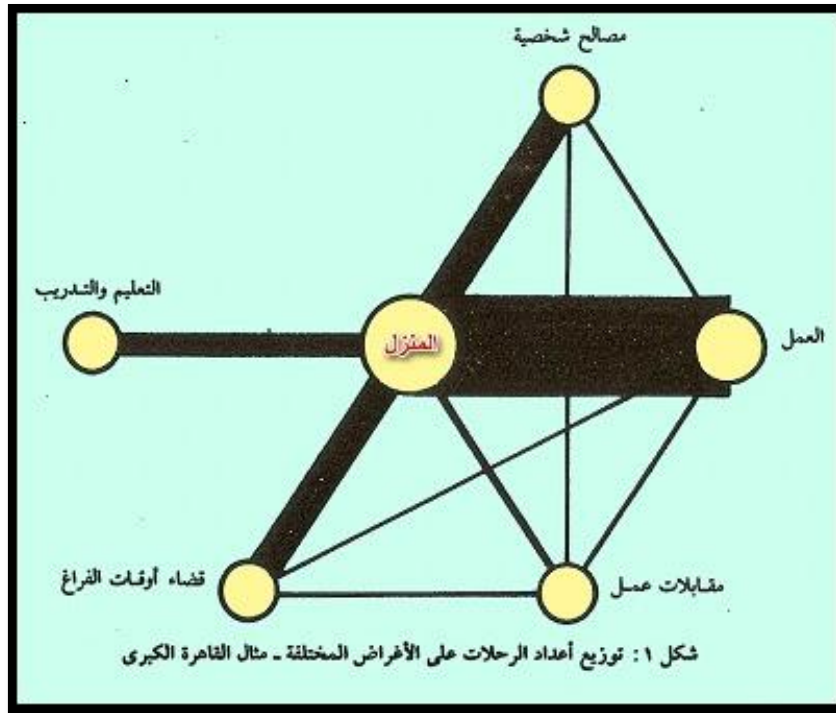
\*الترفيه كالتنقل إلى المسرح، الحدائق، الملاهي... الخ.

**2-1-4-التنقلات السياحية:** هي تلك التنقلات التي تتم عادة في المدن التاريخية ذات المعالم السياحية والمرافق الترفيهية، كالفنادق الفخمة والمطاعم الراقية، هذه التنقلات عادة ما تكون موسمية وخلال أوقات معينة من السنة كالمهرجانات أو الأحداث الرياضية الكبرى ككأس العالم أو الألعاب الأولمبية، حيث ينشأ أثناء وقوع مثل هذه الأحداث تنقلات في الوسط الحضري.

**2-1-5-تنقلات الشحن والتوزيع:** تتعلق تنقلات الشحن والتوزيع بتوزيع الشحنات وامتداد المصانع والمحلات لتلبية احتياجات الاستهلاك فتكون مراكز التوزيع مرتبطة بمنافذ التجزئة.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> – Jean Paul Rodriging, the Geography of Transport Systems, Oxom, 2006, P 190.

## الشكل (02): أهم التنقلات الحضرية في المدينة



د.علي محمد عبد المنعم حسن، هندسة النقل والمرور، مبادئ تخطيط النقل والمرور داخل المدن، دار الراتب الجامعية، 1994، ص9.

## 3- تخطيط النقل:

كان ينظر في الماضي إلى تخطيط النقل على أنه ضمن خطة شاملة لتنمية المناطق الحضرية الأهلة بالسكان، وقد كان الغرض الأساسي للتخطيط في ذلك الوقت هو تطوير المناطق الحضرية بشكل شامل من خلال الاهتمام بمشروعات البنية الأساسية والمرافق العامة دون إعطاء تخطيط النقل الأبنية التي يستحقها في ظل الإطار الشامل للتخطيط، وأيضاً دون الأخذ في الاعتبار الاحتياجات المستقبلية للمجتمع، وقد ظهر عدم رضا المجتمعات عن نتائج هذا التخطيط، كما ظهرت الكثير من الأسئلة الهامة والمتعلقة بعد كفاءة القائمين على التخطيط.

مع نهاية السبعينات من القرن الماضي بدأت تظهر باتجاهات حديثة أثرت في مفهوم تخطيط النقل حيث تم الأخذ بالاعتبار كل من التغيرات التكنولوجية الحديثة والأهداف الاقتصادية والاجتماعية والبيئية إضافة إلى توزيع السكان للمناطق الحضرية.<sup>1</sup>

### 3-1- تعريف تخطيط النقل:

من الملاحظ أنه لا يوجد تعريف واضح ومحدد لتخطيط النقل، ولكن يمكن تعريف تخطيط النقل على أنه الأسلوب أو الإدارة التي من خلالها يمكن الاستفادة من القوانين الاقتصادية لدعم هذا القطاع باعتباره أحد روافد التنمية الاقتصادية والاجتماعية، وبذلك يتطلب عملية تخطيط النقل تحديد الهدف أولاً، ثم تحديد الوسائل الكفيلة بتحقيق هذا الهدف مع وضع البدائل لهذه الوسائل ومن ثمة فتخطيط النقل لابد أن يهتم بوضع معايير الخدمة المقدمة من وجهة نظر مخططي حركة النقل، وأيضاً كيفية مواجهة مشاكل شبكة الطرق السريعة من وجهة نظر مخططي حركة الطرق، ومن أجل تطوير هذه الخدمة لتحقيق الصالح العام يتطلب تقديم المعلومات الكافية عن كل من حركة النقل وحركة الطرق وحركة المواطنين، حتى يمكن وضع خطة واقعية وعملية تستطيع أن تحقق الهدف المرجو.

وفي دراسة قام بها BOULDING, 1974 أوضح ن هناك بعض التصورات التي يجب أن تؤخذ بالاعتبار عند تخطيط النقل وتتمثل فيما يلي:

1- تلعب المعلومات دوراً هاماً في إطار تخطيط النقل، مما يساعد متخذي القرار التخطي في اتخاذ القرار الأمثل وخاصة فيما يتعلق في الاعتبار ما بين البدائل المتاحة سواء على المدى القصير أو الطويل.

2- أن اتخاذ قرار التخطيط يعتمد أيضاً وبدرجة كبيرة على تقييم البدائل المتاحة أو المستقبلية واختيار البديل الأمثل والذي يعطي قيمة مضافة أكبر، بمعنى آخر يجب أن يتم التقييم بناء على تصور طبيعة العلاقة بين البدائل الحالية والمستقبلية.

3- طالما أن متخذ القرار سيقوم بوضع استراتيجية لتخطيط النقل تعتمد على الاختيار بين عدد من البدائل الحالية والمستقبلية، وطالما أن البدائل المستقبلية تخضع بدرجة كبيرة لحالة عدم التأكد، فسوف يواجه

<sup>1</sup> - شريف محمد ماهر، تخطيط النقل وسياسته "الفعاليات وعوامل الجدارة"، الدار الجامعية-الاسكندرية-مصر، 2006، ص 197.

متخذ القرار صعوبة في اتخاذ القرار الأمثل ومنها لابد له من استخدام التحليل المناسب ليقلل إلى أدنى حد الآثار السلبية الناجمة عن حالة عدم التأكد المستقبلية.

4- يجب على القائمين بالتخطيط أن يأخذوا بعين الاعتبار القرارات التي تم اتخاذها سابقا وثبت عدم جدواها وذلك عند اتخاذهم لقرارات جديدة مبنية على عملية تقييم التخطيط.

5- يعرف متخذي القرار في مفهوم تخطيط النقل على أنهم هؤلاء الأفراد الذين يواجهون مشاكل التخصيص الأمثل للموارد بين الاحتياجات المتنافسة للوصول إلى التخصيص الأمثل للموارد في النهاية.

وعلى هذا الأساس وحسب رأينا فإن تخطيط النقل يكون مبنيا على الأسس التالية:

\* توفير البيانات والمعلومات الخاصة بالنقل.

\* تحليل وتقييم السياسات والاستراتيجيات المقترحة.

\* مراقبة تنفيذ الاستراتيجية التي تم اختيارها.<sup>1</sup>

### 3-2- مبادئ و فرضيات تخطيط النقل:

تتركز عملية تخطيط النقل على مجموعة من الفرضيات و المبادئ و التي من أهمها :

1- أن أنماط النقل واضحة وثابتة ويمكن التنبؤ بها.

2- يؤثر نظام النقل في تطور المنطقة الموجودة فيها لكونه يؤدي الخدمة المطلوبة للمنطقة نفسها.

3- عملية تخطيط النقل هي عملية مستمرة وتحتاج لإجراءات التحديث والتقييم والتعديل المستمرة.

4- أن المناطق التي تشهد نموا حضاريا مستمرا تتطلب دراسة شاملة للنقل فيها بحيث تكون أوسع من حدودها على المستوى الإقليمي.

5- أن هناك علاقة قوية ومباشرة بين جميع أنواع وسائط النقل المتوفرة، وبالتالي فإن دور أي نوع من تلك الأنواع مستقبلا لا يمكن تحديده دون الأخذ بعين الاعتبار أنواع وسائط النقل.

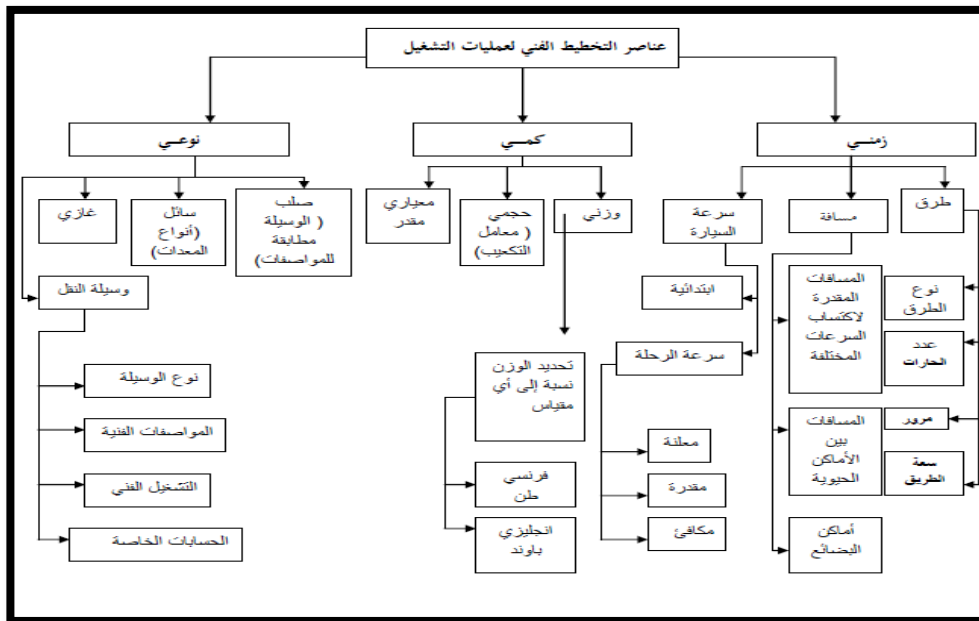
<sup>1</sup> - شريف محمد ماهر، المرجع السابق، ص193.

6- إن الطلب على الحركة والتنقل مرتبط بصورة مباشرة بتوزيع استعمالات الأرض وشدة هذا الاستخدام يمكن التنبؤ بها لفترات زمنية قادمة وبكفاءة.

### 3-3- التخطيط الفني للنقل:

إن التخطيط الفني للنقل بمواصفاته التشغيلية يعتمد على محاور رئيسية وهي التخطيط الزمني، التخطيط الكمي، التخطيط النوعي، والمواصفات الفنية لمعدات النقل، وهي موضحة في الشكل الموالي:

#### الشكل (03): عناصر التخطيط الفني لعمليات التشغيل.



شريف محمد ماهر، تخطيط النقل وسياسته "الفعاليات وعوامل الجدارة"، الدار الجامعية، الإسكندرية - مصر، 2006، ص 204.

### 3-4- مراحل عملية تخطيط النقل و أهدافه:

تتطلب عملية تخطيط النقل بمختلف أهدافها ومحتوياتها القيام بمجموعة من الإجراءات التي تنحصر في عدة مراحل وهي:

1- مرحلة جمع المعلومات والمسح والتحليل تمهيدا لتحديد الطلب الحالي للحركة والتنقل وكذلك تحديد العلاقة بين الطلب والبيئة الحضرية مع تحديد لمدى وكيفية تحقيق ذلك الطلب.

2-مرحلة التنبؤ ووضع خطة ويشمل ذلك التنبؤ بالطلب على الرحلات لفترات مستقبلية وكذلك تقييم المقترحات اللازمة حول كيفية تحقيق الطلب.

3-تقييم المقترحات التي تختبر مدى تحقيق التوقعات من حيث حجمها ونوع الطلب ومستوى الخدمة.<sup>1</sup>

يهدف تخطيط النقل إلى مجموعة من الغايات نوجزها فيما يلي:

1-تقليل مشاكل حركة المرور الواضحة (التكدس، التأخر، الحوادث).

2-تطوير حالات التشغيل لمجابهة المستقبل السيء عندما تصل الحالة إلى الزيادة المطلقة لذلك يحاول النقل تصحيح الصعوبات الواضحة والمرئية الحاضرة والمستقبلية أيضا.<sup>2</sup>

### 3-5- علاقة تخطيط النقل بتخطيط المدن:

عند التخطيط لمدينة موجودة أو قديمة يكون المقصود بالتخطيط هو إدارة تغيير وضع معين، ولكن مشاكل التخطيط معقدة ومتشابكة وهناك العديد من العوامل التي يجب أن تؤخذ بعين الاعتبار أثناء تخطيط المدينة منها:

-إيجاد حلول بديلة للمتضررين (في حالة حدوث ضرر مادي نتيجة الخطة).

-حقوق الأفراد القانونية (يجب أن لا تتعدى على حق قانوني لشخص أو مجموعة أشخاص لأن ذلك يعرقل تنفيذ الخطة).

-يجب أن لا يكون هناك تدخلات متضاربة في أهداف الخطة أي يجب أن تكون الخطة متوازنة.

تتم عملية التخطيط في المدن من خلال ثلاث عناصر رئيسية توضع في الاعتبار:

-عنصر سياسي (بعد سياسي).

-عنصر احترافي (يجب أن يتوفر عنصر الخبرة والاحتراف لدى القائمين بالتخطيط).

<sup>1</sup> - عثمان محمد غنيم، التخطيط (أسس ومبادئ عامة)، دار الصفاء للنشر والتوزيع، عمان-الأردن، 2006، ص 247.

<sup>2</sup> - شريف محمد ماهر، المرجع السابق، ص 61.

-تخطيط المبادئ القانونية أي يجب أن تتماشى الخطة مع المبادئ القانونية للمجتمع ولا يكون هناك جزء أو مرحلة بها مخالفات للقانون.

ويعتبر تخطيط النقل عملية مصاحبة وملازمة لتخطيط المدن من حيث لا يمكن أن يقوم أي مجتمع كان بوظائفه بسرعة وكفاءة ومرونة لذلك فالدول المتقدمة يكون النقل فيها أكثر تقدماً من الدول النامية.<sup>1</sup>

#### 4- مفهوم النقل الحضري:

يخلط العديد بين النقل الحضري والنقل الجماعي فالنقل الحضري هو مجموعة من التقنيات المستعملة التي تهدف إلى تنظيم تنقلات الأفراد والسلع في الوسط الحضري في ظروف مثلى من وقت وتكلفة وراحة. فالنقل الحضري يعالج التنقل الجماعي (الحافلة، القطار الجماعي...) وكذلك النقل الفردي. فالنقل الحضري ينظم جميع وسائل النقل التي تتلاءم مع خصائص الوسط الحضري كالكثافة السكنية والتي تتطلب تنظيمًا جيدًا لحركة الأشخاص والبضائع وتواجد الأنشطة الاقتصادية الرئيسية التي تجعل المدينة مكان قادر على استقبال الحركة وغيرها من الخصائص التي تشكل قيود من شأنها التأثير على سياسة النقل الحضري المتبعة.

ويعرف النقل بأنه هو خدمة تقوم بالربط بين مختلف نقاط التجمع الحضري، تخص نقل الأفراد والسلع وفقاً لخطة تغطي الاحتياجات وتحقق التكامل والانسجام وبشكل وثيق وتهدف إلى إعطاء ديناميكية للحياة في المدينة وضمان التنقلات لكل المستعملين.<sup>2</sup>

ونشأ هذا النوع من النقل في الستينات وهو متعلق بتوسيع المدن والنمو السكاني المتزايد الذي تعرفه بلدان كثيرة ويعتبر هذا النوع من النقل جد اقتصادي للطاقة وأقل تلويثاً للبيئة ومن الوسائل المستعملة هي: الترام، المترو، الحافلات، القطار.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - شريف محمد ماهر، المرجع السابق، ص 58-59.

<sup>2</sup> - الجريدة الرسمية، بتاريخ 2000، العدد 45، ص 30-31.

<sup>3</sup> - د. محمد توفيق سالم، المرجع السابق، ص 15-16.

هو وسيلة هامة للربط بين نقاط التجمع العمراني وهو الشريان الواصل بينها، فضلا عن كونه المحرك الأساسي للتجمع السكاني الحضري حيث يهدف إلى إعطاء ديناميكية واستمرارية للحياة في المدينة بمختلف تشكيلاتها.

#### 4-1- مفهوم تخطيط النقل الحضري:

نظرا للتطورات الحضرية وما يرافقها من مشكلات للنقل في الكثير من شوارع المدن كالازدحام المروري والحوادث المرورية والمشكلات البيئية المرافقة على اختلاف أنواعها السمعية والبصرية، وتلوث الهواء... وما يسبب هذا لكم من هدر وضياح للوقت والمال والصحة والسلامة العامة في المجتمعات بدأ الاهتمام بتحسين النقل الحضري والتخطيط له للحد من هذه المشاكل.

وتعتبر عملية تخطيط النقل الحضري عملية متعددة الجوانب ومتعددة الجوانب ومتعددة المراحل وينظر إليها على اعتبارها جزء لا يتجزأ من عملية التخطيط الحضري ككل لارتباطها الوثيق بالتكوين العمراني واستعمالات الأراضي التي تعتبر أحد أهم العوامل المولدة للرحلات، والهدف منها وضع القواعد اللازمة لضمان الاستقرار الدائم لنظم النقل لتلائم عملية التطور الحضري المستمر وفقا لبرامج وأهداف محددة تلبي قدر الإمكان رغبات السكان في التنقل بسهولة ويسر وأمان وبمستوى خدمة مناسب.

"ونظرا للزيادة المستمرة لأعداد السكان داخل المدن وتعدد متطلبات الحياة الحضرية تصبح نظم النقل المتوفرة تدريجيا غير قادرة على تحقيق مستوى الخدمة المناسب لنقل السكان من خلال تزايد أعداد السيارات على شبكات الطرق مما يسبب الاختناقات المرورية وزيادة الحوادث وتعرض المناطق الحضرية للتلوث البيئي بكافة صورته وأشكاله"<sup>1</sup>.

#### 5- مخطط النقل:

تشكل مخططات النقل للأشخاص أداة توسيع استعمال وسائل النقل إلى أبعد حد من أجل المطابقة الجيدة بين عرض النقل وطلبه وتخطيط أعمال الاستثمارات على الصعيد الوطني والجهوي والمحلي.

<sup>1</sup> - د. علي محمد عبد المنعم حسن، هندسة النقل والمرور، مبادئ تخطيط النقل والمرور داخل المدن، دار الراتب الجامعية، 1994، ص 7.

يعتبر مخطط النقل وسيلة تقنية تهتم بتنظيم وتسيير نظام النقل داخل التجمعات العمرانية الكبيرة ويتركز أساساً على تحديد المشاكل وذلك من خلال جمع المعلومات، وإجراء التحقيقات كما يهدف أيضاً إلى تبيان الهياكل القاعدية من حيث المكان.<sup>1</sup>

ويعرف أيضاً على أنه ذلك المجال من الدراسة الذي يساعد على تقييم وتصميم وإرساء التسهيلات الخاصة بالنقل (التمثلة عموماً في الشوارع، الطرقات، ممرات الراجلين، مسارات الدراجات، وكذا مسارات النقل العمومي). من خلال التعريفين يمكن الاستنتاج أن مخطط النقل منوط بتهيئة وتوفير التسهيلات الخاصة بحل أو تخفيف مشاكل النقل داخل المدينة.<sup>2</sup>

تعد مخططات النقل البري للأشخاص لمدة خمس سنوات على أساس دراسة تقنية اقتصادية تتضمن المراحل الآتية:

- تحديد محيط الدراسة.

- تحديد آفاق الدراسة.

- تحليل الوضعية الحالية.

- ملخص النتائج.

- تطبيق نماذج توقعات حركة المرور.

### 5-1- المخطط الوطني للنقل:

يحدد الاتصالات عبر الطرقات والسكك الحديدية ذات المنفعة الوطنية والمنشآت الأساسية للنقل، لاسيما تلك المرتبطة باستقبال ومعاملة المسافرين ومشاريع الاستثمار ذات المنفعة الوطنية أو المحلية ذات الطابع المهيكلي.

يضبط المخطط التوجيهي للمنشآت الأساسية لاستقبال ومعاملة المسافرين التي تدعى "المحطات البرية".

<sup>1</sup> - سعد الدين العثماني، تنظيم وإدارة النقل، دار المريخ للنشر والتوزيع، المملكة العربية السعودية، 2005، ص 325-326.

<sup>2</sup> - الموسوعة الحرة ويكيبيديا، <http://in/wikipedia.org/wiki/transportation-planning>

يحدد الأعمال الواجب القيام بها فيما يخص الاستثمار ويضبط مخطط التمويل المتصل به، يعد الوزير المكلف بالنقل المخطط الوطني للنقل ويضبطه على أساس مخططات النقل في الولاية بعد أخذ رأي المجلس الوطني للنقل البري.

#### 5-1-1- تطبيق المخطط الوطني للنقل :

-الوزير المكلف بالنقل فيما يخص تسيير خدمات النقل البري للأشخاص واستغلالها.

-الدولة والجماعات المحلية فيما يخص إنجاز المنشآت الأساسية للنقل وتسييرها، لاسيما تلك المرتبطة باستقبال ومعاملة المسافرين ومشاريع الاستثمار ذات الطابع المهيكلة المقررة في المخطط الوطني للنقل.

#### 5-2- مخطط النقل في الولاية:

-يحدد الاتصالات المنتظمة عبر الطرقات والسكك الحديدية ذات المنفعة المحلية ويضبط المخطط التوجيهي للمنشآت الأساسية للنقل، لاسيما تلك المرتبطة باستقبال ومعاملة المسافرين وكذا مشاريع الاستثمار المتصلة بها.

-يحدد خدمات النقل النوعي غير الحضري عبر الطرقات.

-يحدد الأعمال الواجب القيام بها فيما يخص الاستثمار ويضبط مخطط تمويلها.

-تعد المصالح المختصة التابعة للولاية مخطط النقل في الولاية، ويحدده الوالي المختص إقليميا بعد أخذ رأي لجنة التنسيق في الولاية.

#### 5-2-1- تطبيق مخطط النقل في الولاية :

-مدير النقل في الولاية المختص إقليميا فيما يخص تسيير خدمات نقل الأشخاص عبر الطرقات ذات المنفعة المحلية واستغلالها.

-الوزير المكلف بالنقل فيما يخص تسيير خدمات السكك الحديدية ذات المنفعة المحلية واستغلالها.

-الدولة فيما يخص إنجاز و/أو تسيير المحطات البرية التي يتوافد عليها أكثر من 1.000.000 مسافر في السنة.

-الوالي المختص إقليميا فيما يخص إنجاز و/أو تسيير المحطات البرية التي يتوافد عليها أكثر من 750.000 مسافر وأقل من 1.000.000 مسافر في السنة.

-المجلس الشعبي البلدي المختص إقليميا فيما يخص إنجاز و/أو تسيير المحطات البرية التي يتوافد عليها أقل من 750.000 مسافر في السنة، والمحطات الحضرية ومناطق التوقف المجهزة والمواقف البرية.

### 5-3- أهداف مخطط النقل:

من بين أهدافه تحسين شروط وضع الهياكل القاعدية، وذلك بدقة، كما أنه يهدف إلى أن تحديدها في الميدان وتحديد أنظمة النقل من شروط التسيير والعمل، وكذلك يغطي كل أنماط النقل. وخاصة النقل الجماعي، وتحديد شروط فعالية المشاريع الحالية والمستقبلية التقنية منها والمالية. فهو يركز أساسا على حركة السير سواء كان فرديا أو جماعيا، خاصا أو عاما. ويقدر طلب النقل في المستقبل، وذلك انطلاقا من المعطيات الحالية، فبواسطة هذه المعطيات تستطيع تحديد المشاريع المستقبلية الخاصة بالنقل لكي تغطي الحاجيات المطلوبة أو حل المشاكل مع تحسين الوسط المعيشي للسكان، ويهدف كذلك إلى ضمان التنسيق والمتابعة للأنشطة على المستوى المحلي، وكذلك معرفة التحكم في وسائل النقل من أجل تغطية الطلب على النقل المتزايدة.<sup>1</sup>

### 5-4- مراحل تحضير مخطط النقل:

لتحضير مخطط النقل يجب مراعاة 3 عوامل أساسية:

**1- معرفة الوضع الحالي:** والهدف منه هو المعروف والإحاطة بجميع المعلومات والمعطيات المتوفرة، مع معرفة خصائص مجال الدراسة من الناحية العمرانية والتقسيم النموذجي للأعمال والمنشآت الأساسية، وكذلك طبيعة ومستوى عرض النقل، وبنية أهمية التدفقات والتنقلات الرئيسية، ويجب كذلك معرفة العناصر التالية:

-اتجاهات تنقلات الأفراد.

\*شبكة الهياكل القاعدية و حركة المرور.

<sup>1</sup> - وليام هاي، ترجمة: سعد بن عبد الرحمان القاضي-أنيس عبد الله، مقدمة في هندسة النقل، جامعة الملك سعود، 1999، ص 489-490.

2-تقييم الطلب على النقل على المدى الطويل: وهذا انطلاقاً من المعطيات العمرانية، واستناداً إلى مخطط التهيئة العمرانية، يمكن إجراء تقييم التنقلات والطلب على النقل بمختلف أنماطه.

3-الاختيار الاستراتيجي في مجال النقل: انطلاقاً من الوضعية الحالية والتقديرات على المدى المتوسط يمكن التفكير في توجيه مخطط النقل بالاعتماد على مجموعة من النقاط كالتالي:

-أهمية السيارة الشخصية وهذا بمعرفة حجم وطبيعة الحظيرة ومدى التحكم في زيادتها وتقليصها.

-اختبار نمط النقل وخلق محاور للنقل الجماعي لتنظيمه.

-إبراز نمط استغلال النقل الجماعي، وإعطاء دور القطاع العمومي في هذا الميدان.<sup>1</sup>

## 6-مخطط النقل الحضري:

### 6-1-مفهومه:

هو وسيلة تقنية تهتم بتنظيم وتسيير نظام النقل داخل التجمعات.

### 6-2-أهدافه:

يهدف مخطط النقل الحضري حسب المادة 08 من المرسوم التنفيذي رقم 416/04 المؤرخ في 02 ديسمبر 2004 إلى:

1-تحديد النقل النوعي في الوسط الحضري والشبه حضري.

2-تحديد الاتصالات المنتظمة عبر الطرقات والسكك الحديدية في النقل الحضري والشبه الحضري والمنشآت الأساسية للنقل.

3-ضبط المخطط التوجيهي للمنشآت الأساسية لاسيما تلك المرتبطة باستقبال ومعاملة المسافرين وكذا مشاريع الاستثمار المتصلة بها.

<sup>1</sup>- وليم هاي، المرجع السابق، ص 489-490.

4-تحديد الأعمال الواجب القيام بها فيما يخص الاستثمار وضبط مخطط التمويل المتصل به.

### 6-3-إعداد مخطط النقل الحضري:

يعد مخطط النقل الحضري حسب الحالة:

-رئيس المجلس الشعبي البلدي بالتشاور مع مدير النقل في الولاية المعنية عندما يكون محيط النقل الحضري منحصر داخل الحدود الإقليمية للبلدية.

-الوالي عندما يشمل محيط النقل الحضري إقليم عدة بلديات من نفس الولاية.

-الولاية المعنية عندما يتجاوز محيط النقل الحضري حدود إقليم ولاية واحدة، وعندما يضم المحيط أكثر من 200000 نسمة.<sup>1</sup>

### 6-4-كيفية المصادقة واعتماد مخطط النقل الحضري:

يصادق على مخطط النقل الحضري:

-المجلس الشعبي البلدي المعني عندما يكون محيط النقل الحضري منحصر داخل الحدود الإقليمية للبلدية.

-المجلس الشعبي الولائي عندما يشمل محيط النقل الحضري إقليم عدة بلديات من نفس الولاية.

-الوزير المكلف بالنقل ووزير الداخلية والجماعات المحلية والوزير المكلف بالسكن والعمران عندما يتجاوز محيط النقل الحضري حدود إقليم ولاية واحدة، أو عندما يضم المحيط أكثر من 200000 نسمة.<sup>2</sup>

### 6-5-تطبيقه:

يتولى تطبيق مخطط النقل الحضري:

-مدير النقل في الولاية المختصة إقليميا فيما يخص تسيير الخدمات الحضرية لنقل الأشخاص عبر الطرقات واستغلالها.

<sup>1</sup> - الجريدة الرسمية، العدد 82، الصادرة ب 22 ديسمبر 2004، ص 27.

<sup>2</sup> -المرجع نفسه، ص 27-28.

- الوزير المكلف بالنقل فيما يخص تسيير خدمات السكك الحديدية والحضرية واستغلالها.
- الدولة والوالي المختص إقليميا فيما يخص إنجاز وتسيير مشاريع الاستثمار ذات الطابع المهيكل والمنشآت الأساسية للنقل عندما يشمل المحيط الحضري إقليم عدة بلديات من نفس الولاية.
- المجلس الشعبي البلدي المختص إقليميا فيما يخص إنجاز وتسيير المنشآت الأساسية للنقل عندما يكون المحيط منحصر داخل الحدود الإقليمية للبلدية.<sup>1</sup>

## 7-مخطط الحركة والمرور:

### 7-1-مفهومه:

هو أداة تنظيم وتسيير للمرور على المدى القريب (5 سنوات على الأكثر)، يهدف إلى تحقيق استغلال أمثل للعرض من هياكل وشبكات وحظيرة لتلبية الطلب على النقل للأفراد والسلع داخل المدينة. يقوم بتشخيص واقع المرور على المدى القريب للمدينة باقتراح عمليات تهيئة على مفترقات الطرق، تنظيم المرور بالأضواء، تحديد وتعديل اتجاهات السير.

### 7-2-أهداف مخطط الحركة والمرور:

إن مخطط الحركة والمرور يهدف أساسا إلى:

- الاستغلال الأمثل للهياكل القاعدية الموجودة ضمن المجال الحضري.
- تنظيم حركة المرور للسيارات بصفة عامة بالإضافة إلى الراجلين.
- تحسين شروط حركة النقل والمرور وتسهيل سيولة الحركة وكذلك أمن الطرقات.
- التكامل والتنسيق بين جهاز النقل وعملية التطور والنمو العمراني والديموغرافي للمدينة.
- رفع مستوى الإدراك الزمني بالمقارنة مع مسافة التنقل وحركة المواطنين اليومية.

<sup>1</sup> - الجريدة الرسمية، العدد 82، الصادرة ب 22 ديسمبر 2004، ص27-28.

-استعمال أفضل للطاقات المادية الموجودة.

-تحديد مختلف الأماكن والوضعيات القانونية للوقوف والتوقف.

3-7-مراحل إنجاز مخطط الحركة والمرور: إن مخطط الحركة يجب أن يمر بالأطوار التالية:

1-تحديد محيط الدراسة.

2-تحديد وإثبات المشكل.

3-تحديد وتنسيق الأهداف المسطرة.

4-صياغة الأعمال الممكنة.

5-تقدير النتائج.

6-اتخاذ القرار.

7-وضع الأشغال.

8-قياس النتائج المحصل عليها.<sup>1</sup>

## 8-تعريف المدينة:

يعرفها إيجول برجل EGON BERGEL: هي مصطلح مجرد وهي في نهاية الأمر عبارة عن تجمع فيزيقي، يتألف من مجموعة من الشواهد الحضرية، كالشوارع المنسقة، الطرق المعبدة، المنازل المشيدة، مراكز التجارة وأماكن العبادة.<sup>2</sup>

يعرفها أيضا القانون التوجيهي للمدينة: هي كل تجمع حضري، ذو حجم سكاني يتوفر على وظائف إدارية، اقتصادية، اجتماعية وثقافية.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - د. محمد توفيق سالم، المرجع السابق، ص 220-238.

<sup>2</sup> - اسماعيل محمد قباري، علم الاجتماع الحضري ومشكلات التجهيز والتغيير والتنمية، الإسكندرية: منشأة المعارف، 1986، ص 283.

<sup>3</sup> - الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، القانون رقم 06/06 المؤرخ في 20 أبريل 2006 المتضمن القانون التوجيهي للمدينة، ص 10.

## 9- مفهوم المدينة والوسط الحضري:

في ظل التطور الاجتماعي والاقتصادي أصبحت المدينة أحد أكبر الأماكن استقطاباً للسكان إذ تعد المدينة من أبرز الظواهر البشرية كونها تمثل مركز التجمع السكاني وتظهر فيها الكثير من النماذج المادية الفريدة فهي تنظيم حيوي وعضوي معقد من استعمالات الأرض المختلفة التي لا يمكن أن تؤدي وظائفها بدون حركة الناس والبضائع...، وامتد نطاق التأثير الحضري والاقتصادي والاجتماعي للمدينة إلى خارج حدودها المعمورة، بفعل عامل النقل الذي يعتبر المسؤول عن تدوير وتفعل حركة الحياة في المدينة...<sup>1</sup>

## 10- تنظيم النقل الحضري في المدينة:

يخضع قطاع النقل الحضري لإجراءات التنظيم والمراقبة، لأنه كلما كان هناك تحكم في عمليات التخطيط وكذلك المصادقية في اتخاذ القرارات لتنظيم مختلف الاستخدامات النقلية تكون هناك مساهمة فعالة وأكثر انسجاماً وتكيفاً مع حاجة السكان لمختلف التنقلات اليومية.<sup>2</sup>

أدى تطور المدينة في شتى مجالات الحياة إلى تعدد الأنشطة والوظائف التي تؤديها ما نتج حاجة عنه زيادة الحاجة إلى دراستها بشكل علمي دقيق وبالتالي تنظيم نشاطاتها الحيوية كالنقل والمواصلات. أخذ في الاعتبار الخصائص الحضرية وأبعاده الاقتصادية والاجتماعية.

### 10-1- النقل داخل المدينة:

يعتبر النقل داخل المدينة أحد العوامل المساعدة على تطويرها بل يعتبر من شرايين الحياة فيها خاصة إذا ساهم في تنظيم الحركة تسهيلات تنقل الموارد في أرجائها، والتعرف على الأهمية التي يحظى بها النقل في المدينة لعله، من الأخرى التعرف على مفهوم المدينة عن كثب واستكشاف عناصرها الحضرية التي يعتبر النقل الرابط الفعال بينها.

<sup>1</sup> - زين العابدين علي، مبدأ تخطيط النقل الحضري، دار الصفاء للنشر والتوزيع، عمان، 2000، ص 15.

<sup>2</sup> - الجريدة الرسمية، العدد 82، 08 ذي القعدة 1425هـ/20 ديسمبر 2004، ص 20.

## 11- علاقة النقل بالمجال الحضري:

النقل والمجال الحضري "المدينة" عاملان لا يمكن الفصل بينهما لأن السكن أو العيش يقتضي أن يتنقل الإنسان يوميا ويكون ذا حركة دائما ويمكن التأكد في هذا على أن تطور وسائل النقل والهياكل القديمة ساهمت ولو بشكل كبير في التوسع العمراني الذي تعرفه كل دول العالم بل خلقت في نفس الوقت مسائل متعلقة بعملية توزيع الأعمال بين فضاء المدينة "السكنية الصناعية والتجارية" هذه العلاقة الموجودة حسب أنواع المدن والتنقل الحضري قد ينتج عنها إشكالية ممددة قد تسبب هذه الأخيرة في فوضى عارمة في وسط المدينة ويصعب حلها بمدى اعتبار المدينة والتنقلات اليومية مسألتين يتبع بعضها البعض وتخصصان لتأثير متبادل فإذا كان التنقل يؤثر في استعمال المجال وتنظيمه وتوجيهه فإن التوسع العمراني المدينة يتم اللجوء المكثف لوسائل النقل سواء الجماعية أو الفردية عامة أو خاصة.<sup>1</sup>

## 12- الهيئات المشرفة على تسيير وتنظيم النقل الحضري في الجزائر:

### 12-1- وزارة النقل:

تعتبر الهيئة الأساسية المشرفة والمنظمة لقطاع النقل على المستوى الوطني، مجال تدخلها واسع حيث تشرف على كل المهام المرتبطة بالنقل حيث تحدد المواد 1، 2، 3 من المرسوم التنفيذي رقم 89-165 المؤرخ في 29 أوت 1989 المعدل والمتمم بالمرسوم 91-91 المؤرخ في 02-02-1991 صلاحيات وزير النقل في اقتراح عناصر السياسة الوطنية في ميادين النقل والأرصاد الجوية ويطبقها، وتشمل مهام الوزارة:

-ضمان نقل الأشخاص والأموال برا عبر الطرقات أو السكك الحديدية وبحرا وجوا، كما يمارس صلاحياته في ميدان الأرصاد الجوية والأعمال المرتبطة بها.

<sup>1</sup> - <http://nesra.yoo7.com/t39-topic>

رسم استراتيجية تنمية القطاع وتنظيمه وأعداد المخطط الرئيسي للنقل في إطار الخطة الوطنية للتهيئة العمرانية (SNAT)، والإشراف على كل العمليات المرتبطة بإعداد الوثائق والنصوص والتنظيمات ومتابعة نشاط المتعاملين العموميين والخواص في مختلف ميادين النقل.

بالنسبة للنقل البري للمسافرين تسهر الوزارة على إقامة أدوات التخطيط في جميع المستويات وبناء وتطوير وتحديث شبكات النقل ومتابعة نشاط المتعاملين في النقل وتطوير أنظمة النقل الجماعي والنقل بسيارات الأجرة. كما تتولى الوزارة تنظيم حركة المرور والوقاية والأمن للطرفين.<sup>1</sup>

## 12-2- المجلس الوطني للنقل البري:

حدد المرسوم التنفيذي 03-261 بتاريخ 23 جويلية 2003 دور وتشكيلة المجلس الوطني للنقل البري الذي أنشئ في سنة 1991 بمرسوم تنفيذي.

يرأس المجلس ممثل الوزير المكلف بالنقل ويتكون المجلس من 15 عضوا منهم 12 يمثلون وزارات مختلفة وثلاثة ممثلين منتخبين عن منظمات النقل البري الأكثر تمثيلا. ويمكن للمجلس أن يستعين بأي شخص يمكن أن ينيه في أعماله، يعد المجلس تقريرا سنويا يرسله للوزير المكلف بالنقل ويضطلع بإبداء رأيه وإعطاء توصيات في جميع المسائل المتعلقة بالقطاع في إطار مهامه الكثيرة:

1- السياسة الوطنية للنقل البري.

2- استراتيجية تطوير قطاع النقل البري.

3- تنظيم مختلف نشاطات النقل لاسيما المتعلقة بمخططات النقل الوطنية واستغلال المنشآت القاعدية، تسعيرة النقل البري.<sup>2</sup>

## 12-3- الهيئات التي تشرف عليها وزارة النقل:

تشرف وزارة النقل في الجزائر على مجموعة من الهيئات والمؤسسات المكلفة بدراسة وإعداد أو استغلال أنظمة النقل البري منها: معاهد التكوين والمدارس التقنية والمؤسسات العمومية للنقل الحضري ويمكن التطرق لأهميتها نشاطا وتأثيرا.

<sup>1</sup> - الجريدة الرسمية، العدد 26، بتاريخ 1989، ص 1036.

<sup>2</sup> - الجريدة الرسمية، العدد 46، جويلية 2003، ص 10.

**12-3-1- مديرية النقل الولائية:**

- صدر المرسوم التنفيذي رقم 90-381 بتاريخ 24 نوفمبر 1990 والمتعلق بتنظيم مديريات النقل في الولايات وعملها يحدد مهام مديريات النقل في:
- تنسيق وتنظيم مختلف أنماط النقل وتنفيذه ومراقبته.
  - تطبيق تدابير الوقاية والسلامة في الطريق.
  - تنظيم امتحانات رخص السياقة.
  - جمع الإحصائيات المتعلقة بمجال النقل وحوادث المرور.

**12-3-2- وزارة الأشغال العمومية:**

نقوم بالتنسيق مع وزارات النقل والتعمير في إعداد المخططات التوجيهية للطرق وتحديث هياكل وشبكات النقل الحديدي والبري والمشاريع الحضرية الكبرى كما تشارك في الوقاية والأمن المروري نظرا لغياب نصوص واضحة تحدد وتنظم العمل بين وزارتي النقل والأشغال العمومية وتقاديا لتعارض المتدخلين جاء القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 13 أكتوبر 1997 لخلق لجنة تنسيق للنشاطات المشتركة للوزارتين يحدد وينظم إطار عمل اللجنة.

**12-3-3- وزارة الهيئة العمرانية و البيئة و المدينة:**

تتكفل بالسياسة الوطنية للهيئة العمرانية في إطار الخطة الوطنية للتهيئة العمرانية SNAT.

**12-3-4- وزارة السكن و العمران:**

تشرف على كل ما يتعلق بتهيئة وتحسين المجال الحضري نظرا لارتباطه بمجال الحراك في المدينة.

**12-3-5- وزارة الداخلية و الجماعات المحلية:**

تضمن وزارة الداخلية والجماعات المحلية من خلال البلدية والولاية تنظيم وتسيير الخدمات المحلية.

**13- مفهوم التنمية:**

التنمية من الألفاظ التي شاع استخدامها في الآونة الأخيرة وبالرغم من ذلك فمازال اللفظ يكتنفه الغموض والإبهام وظهرت اتجاهات نظرية عديدة ومتنوعة تعالج هذا الموضوع.

عموما التنمية هي أداة للتحرك نحو عملية معينة نسعى نحو إنجازها، وهي العملية هي حركة تقدمية من مرحلة معينة إلى مرحلة لاحقة، ويتمثل ذلك في القيام بوضع قرارات عامة تستهدف مصلحة جميع أفراد المجتمع، وينطوي ذلك على عملية التعاون ومن مشاركة قلة من الأفراد في اتخاذ القرارات إلى المشاركة الجماعية، ومن استيراد المصادر والمتخصصين من الخارج إلى توفر المصادر والمتخصصين المحليين وينعكس ذلك على جميع أفراد المجتمع اجتماعيا وسيكولوجيا.

وتشير كلمة التنمية كذلك إلى البرامج الاقتصادية التي تتجم عن تنظيم المجتمع المحلي اعتبره بعض السوسولوجيين أن التنمية للمجتمع المحلي هي عملية انتقال المجتمعات من نمط قبل الصناعة إلى النمط الصناعي.<sup>1</sup>

وضع السبل كافة في توظيف تنمية الواقع الافتراضي وتطوير الفرضيات التي تقي بضروريات الحاضر دون المساومة على قدر الأجيال في تلبية احتياجاتها بما يرتبط باستراتيجيات التنمية المستدامة.

**14- مفهوم التنمية الحضرية:**

يقول ابن خلدون "الحفاظ على مراكز المدن بتاريخها الحضاري ونسيجها العمراني وتركيباتها الاجتماعية تكتب لها النجاح ولن يتحقق مالم تأخذ من البعد الاجتماعي خطأ ومسارا لها.

أو عملية تغيير التركيب الاجتماعي التي تتم عن طريق انتقال أهل الريف والبادية إلى المدينة أو للمدينة. مما يشمل النواحي الفيزيائية كالنسيج العمراني والمباني والكتل والجوانب الاجتماعية والحضرية.

<sup>1</sup> - يسرى دعيس، السياحة والبيئة، الملتقى المصري للإبداع والتنمية، 2007.

تحقيق تنمية اجتماعية لمختلف فئات المجتمع مما يضمن تحقيق النمو الاقتصادي والتوزيع العادل للموارد والمحافظة على البيئة وحمايتها واحترام التنوع الثقافي للمجتمع مما يضمن تلبية متطلبات الأجيال الحالية دون المساومة على تلبية متطلبات الأجيال القادمة.

هي الرؤية المستقبلية للتطور العمراني وتطوير المواصلات ومواجهة التحديات الاقتصادية والسكانية والبيئية التي تحتاج للتنمية المستدامة.

التنمية العمرانية شق أساسي من التنمية الحضرية التي يقصد بها تنمية المناطق غير الريفية وتشمل التنمية العمرانية (الإسكان والبيئة الأساسية والاجتماعية/توفر المرافق والخدمات وتوفير فرص العمل).<sup>1</sup>

## 15- مفهوم التنمية المستدامة:

جاءت العديد من التعاريف لغرض وضع الإطار الشامل للتنمية المستدامة منها "التنمية المستدامة هي عملية يتناغم فيها استغلال الموارد وتوجيهات الاستثمار ومناحي التنمية التكنولوجية وتغيير المؤسسات على نحو يعزز كلا من إمكانيات الحاضر والمستقبل للوفاء بحاجيات الإنسان وتطلعاته".

تعريف التنمية المستدامة بأنها التنمية التي تستجيب لحاجات الأجيال الراهنة دون تعريض للخطر قدرة الأجيال القادمة للاستجابة لحاجياتها الخاصة، ومع الحفاظ على البيئة أي أن نكون منصفين مع الأجيال القادمة، بمعنى أن يترك الجيل الحالي للأجيال القادمة رصيذا من الموارد مماثلا للرصيد الذي ورثه، أو أفضل منه، وعن طريق الاستخدام الأمثل للموارد غير المتجددة ومراعاة قدرة البيئة المحدودة على استيعاب النفايات، والافتصاح على استخدام حصيلة مستدامة من الموارد المتجددة.

ترتكز التنمية المستدامة على ثلاثة أبعاد:

\***البعد الاقتصادي:** هو مجموعة الشروط الطبيعية (البيولوجية-الفيزيائية والجغرافية) وشروط تهيئة المحيط الذي يؤثر على الكائنات الحية مثل: النباتات، الحيوانات، الإنسان.

<sup>1</sup>-مدونة العمران في الجزائر.

\* **بعد المجتمع:** هو مجموع الأفراد الذي بينهم علاقات دائمة ومنظمة.

\* **العلاقة بين البعد الاقتصادي والاجتماعي:** بفضل الاقتصاد المسير جيدا والمستمر فإن أعداد هائلة من المجتمعات تحصل على دخول متوازنة وأفرادها يحصلون على الأعمال طويلة الأجل وعلى الخدمات ووسلع ذات جودة عالية.

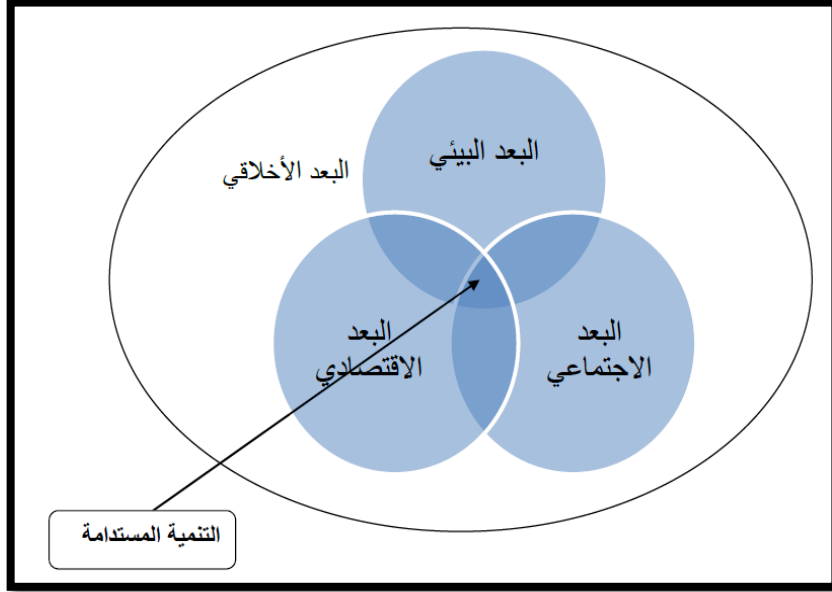
\* **العلاقة بين بعد المجتمع والبيئة:** إن البيئة هي مصدر المواد الغذائية والماء العذب والهواء النقي، ومناصب العمل لأفراد المجتمع كل هذا بفضل القرارات التي تصدرها المجتمعات والتي تحدد مستقبل البيئة.

\* **العلاقة بين بعد الاقتصاد والبيئة:** إن البيئة هي مصدر الموارد الطبيعية التي تستغل في المجال الاقتصادي. فالإقتصاد يمكن أن يوظف كعامل لحماية البيئة كما يمكن أن يوظف كعامل لتدهورها.

ولتحقيق التنمية المستدامة وجب إشراك الأبعاد الثلاثة (الاجتماعي-الاقتصادي-البيئي) لتحقيق التوازن الديناميكي القطاعي والعام من أجل الحصول على الحدود اللازمة ونماذج التسيير والتقييم والتوزيع الصحيحة.<sup>1</sup>

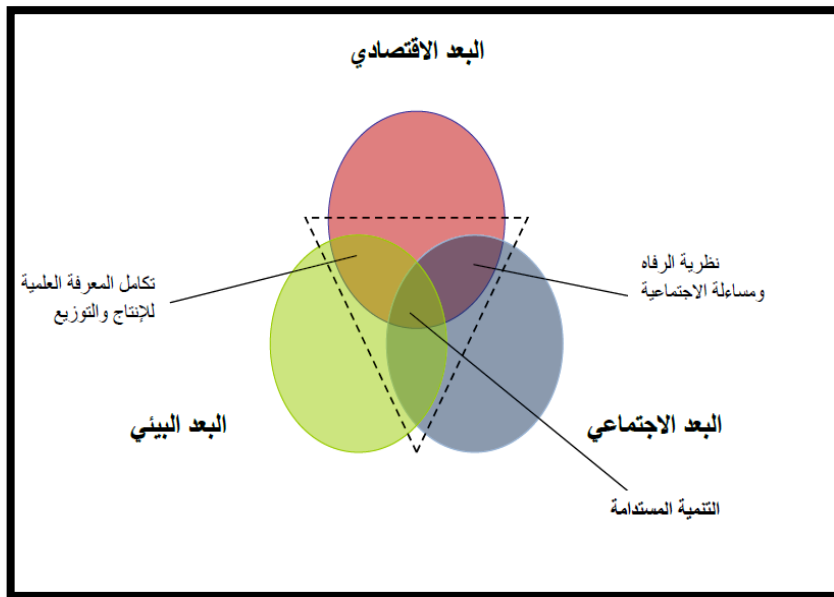
<sup>1</sup> -<http://www.location-immobiliere-ile-de-france.com/location-immobiliere-def-developpement-durable.htm>

## الشكل (04): مفهوم التنمية المستدامة



Beat Burgenmeie: Politique économique du développement durable, Editions de: boeck université, Beruxelles,2008, P43

## الشكل (05): تداخل أبعاد التنمية المستدامة



Beat Burgenmeie,OP.cit, P43.

### خلاصة الفصل:

في هذا الفصل من الدراسة تم التطرق إلى أهم التعريفات والمفاهيم التي لها صلة بموضوع دراسة فعالية النقل الحضري وآثاره على تنمية المدينة، والهدف منه هو إبراز إطار المفاهيم وتقريب الصورة للقارئ. أما من الناحية الموضوعية عند فهم التعاريف والمصطلحات ندرك أهمية بذل الجهود عند وضع استراتيجيات وأنظمة لانتهاجها عند التصميم أو التخطيط تتناسب مع المجال المتوفر، وما سننترق إليه في الفصول الآتية هو معرفة كيف يمكننا خلق نظام نقل متكامل يضمن خدمة راقية للسكان.

## الفصل الثاني: الدراسة التحليلية.

المبحث: الدراسة التحليلية لمدينة تيارت

تمهيد.

1-تقديم مدينة تيارت.

2-الدراسة الطبيعية.

3-الدراسة المناخية.

4-الدراسة الاجتماعية والاقتصادية.

5-الدراسة العمرانية.

6-دراسة الإطار المبنى وغير المبنى.

الخلاصة.

المبحث الثاني: الدراسة التحليلية لشبكة النقل الحضري بمدينة تيارت.

تمهيد.

1-النقل الجماعي.

2-النقل الحضري العمومي: (المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه

حضري تيارت).

3-النقل بسيارات الأجرة.

4-النقل غير الرسمي (les clandestins).

5-الهياكل القاعدية للنقل الحضري الجماعي.

الخلاصة.



## المبحث الأول: دراسة تحليلية لمدينة تيارت.

### تمهيد:

تعتبر الدراسة التحليلية من أهم الدراسات التي تساعد على تشخيص المشاكل التي تعاني منها المدينة، كما تعتبر المرجع الرئيسي في تحديد العناصر الأساسية لمختلف المشاريع الحضرية خاصة المتعلقة بالنقل. لذا سنتطرق في هذا الفصل إلى إعطاء نظرة شاملة حول مدينة تيارت، وهذا بإعطاء لمحة تاريخية عن المدينة وكيفية تطويرها ونشأتها، ومعرفة خصائصها الطبيعية ودراسة المحتوى البشري الذي يعتبر ضرورة حتمية لمعرفة النمو العمراني بها، حيث تركز على معرفة حجم السكان ومعدل النمو بالإضافة إلى الدراسة الاقتصادية التي تساعد في تحديد نسبة العمالة والبطالة لغرض معرفة المستوى الاجتماعي والاقتصادي للسكان، وكذا التطرق إلى الدراسة المناخية والعمرانية للمدينة.

## 1-تقديم مدينة تيارت:

### أ-موقع الولاية من الجزائر:

تقع ولاية تيارت في الشمال الغربي للجزائر حيث تعتبر أحد عواصم الهضاب العليا تبعد عن الجزائر العاصمة بحوالي 290 كلم. وهي تضم 14 دائرة و42 بلدية أكبرها بلدية تيارت والتي هي مقر البلدية التي تتربع على مساحة قدرها 122.7 كلم<sup>2</sup>، وذات تعداد سكاني 947772 نسمة حسب تقديرات سنة 2017.

يحد ولاية تيارت :

-شمالا: ولايتي تيسمسيلت وغيليزان.

-جنوبا: ولايتي الأغواط والبيض.

-غربا: ولايتي معسكر وسعيدة.

-شرقا: ولاية الجلفة.

### ب-موقع مدينة تيارت بالنسبة للولاية:

تقع مدينة تيارت في شمال الولاية والتي هي عاصمة الولاية في الهضاب العليا الغربية بين السلسلة التلية شمالا والسلسلة الصحراوية جنوبا إذ يحد بلدية تيارت عدة بلديات المتمثلة في:

-شمالا: بلدية واد ليلي.

-جنوبا: بلدية ملاكو.

-شرقا: دائرة الدحموني وبلدية عين بوشقيف.

-غربا: بلدية قرطوفة وبلدية تاقدمت.

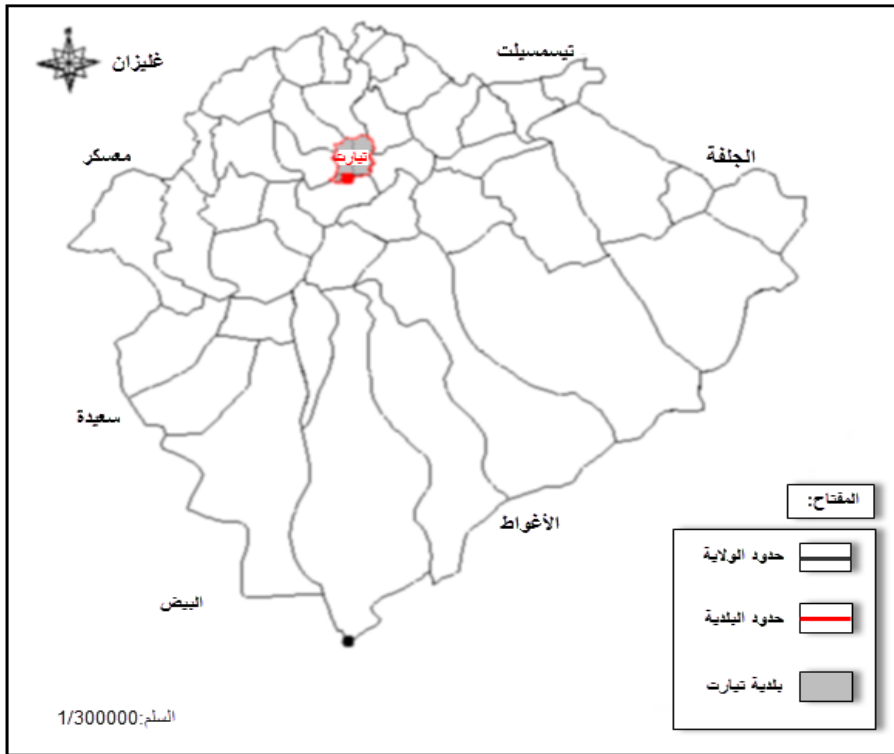
الخريطة رقم(02): موقع مدينة تيارت بالنسبة للولاية

الخريطة رقم(01): موقع الولاية من الجزائر



المصدر: مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2017 + معالجة الطالبة 2019.

الخريطة رقم(03): موقع مدينة تيارت بالنسبة للولاية



المصدر:مراجعةالمخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2017 +معالجة الطالبة 2019.

### 1-1-1- تقديم الضواحي: -لمحة تاريخية عن التجمعات الحضرية (كارمان - عين مصباح - سينيا).

كان دخول الاستعمار الفرنسي إلى الجزائر سنة 1830 إثر كبير في جميع المجالات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية فكان المنطق الاستعماري يعتمد على استغلال الثروات الطبيعية (باطنة وسطحية) والزراعية من أجل هذا وضعت الحكومة الفرنسية مجموعة من التجمعات السكنية للفائدة للمستعمرين بالقرب من الأراضي الفلاحية ذات المردود الجيد وفي غالبها قرى مخطط مكونة من الكنيسة، البريد. مقر البلدية، الثكنة العسكرية... الخ، من بينها (كارمان - عين مصباح - سينيا) التي انشأت في العهد الاستعماري الفرنسي أين تم الاستيطان بها سنة 1890.

#### 1-1-1-1- تقديم المركز الثانوي كارمان:

كانت كارمان مكون في البداية آنذاك من أربعة حارات بها مدرسة وثكنة عسكرية بنيت في سهل سرسور لممارسة النشاط الفلاحي وتربية الحيوانات بمختلف أنواعها خاصة الخيول لقرىها من مركب تربية الخيول، حيث لازالت البنايات الاستعمارية تتوسط كارمان حاليا والنواة الأساسية والقلب النابض في جميع الميادين، أصبح اسمها كرمان سنة 1975 نسبة الى عين كرمان الموجودة هناك، تبعد عن المدينة بمسافة 7 كلم وتقع بمحاذاة الطريق الوطني رقم 14.

#### 1-1-1-2- تقديم المركز الثانوي عين مصباح:

هي أحد التجمعات الثانوية لولاية تيارت تقع في الضواحي الجنوبية الشرقية للمدينة بحيث تبعد عنها بمسافة تقدر ب 09 كلم.

إداريا هي تابعة إلى دائرة تيارت تقع بمحاذاة طريق رئيسي مهم الذي يربط شمال بلاد بالجنوب وهو طريق الوطني رقم 23. الفلاحة تعد النشاط الوحيد في البلدية حيث يزرع هناك الحبوب في اغلب الأراضي الزراعية، أما فيما يخص النشاط الصناعي فهو منعدم.

### 1-1-3- تقديم المجمع الثانوي السينيا:

هي أحد الضواحي مدينة تيارت بحيث تقع في الضواحي الجنوبية الشرقية للمدينة تبعد عنها بمسافة تقدر 02 كلم، تعرف هي أيضا بالنشاط الفلاحي كما تقع بمحاذاة الطريق الوطني رقم 23 لكنها الآن بعد التوسع الذي شاهدهته مدينة تيارت أصبحت مندمجة داخل النسيج الحضري.

## 2- الدراسة الطبيعية:

### 2-1- الطبوغرافيا:

تقع مدينة تيارت فوق هضبة تشكل امتداد لسهل سرسو لا يتعدى ارتفاعها 1000 متر عن سطح البحر.

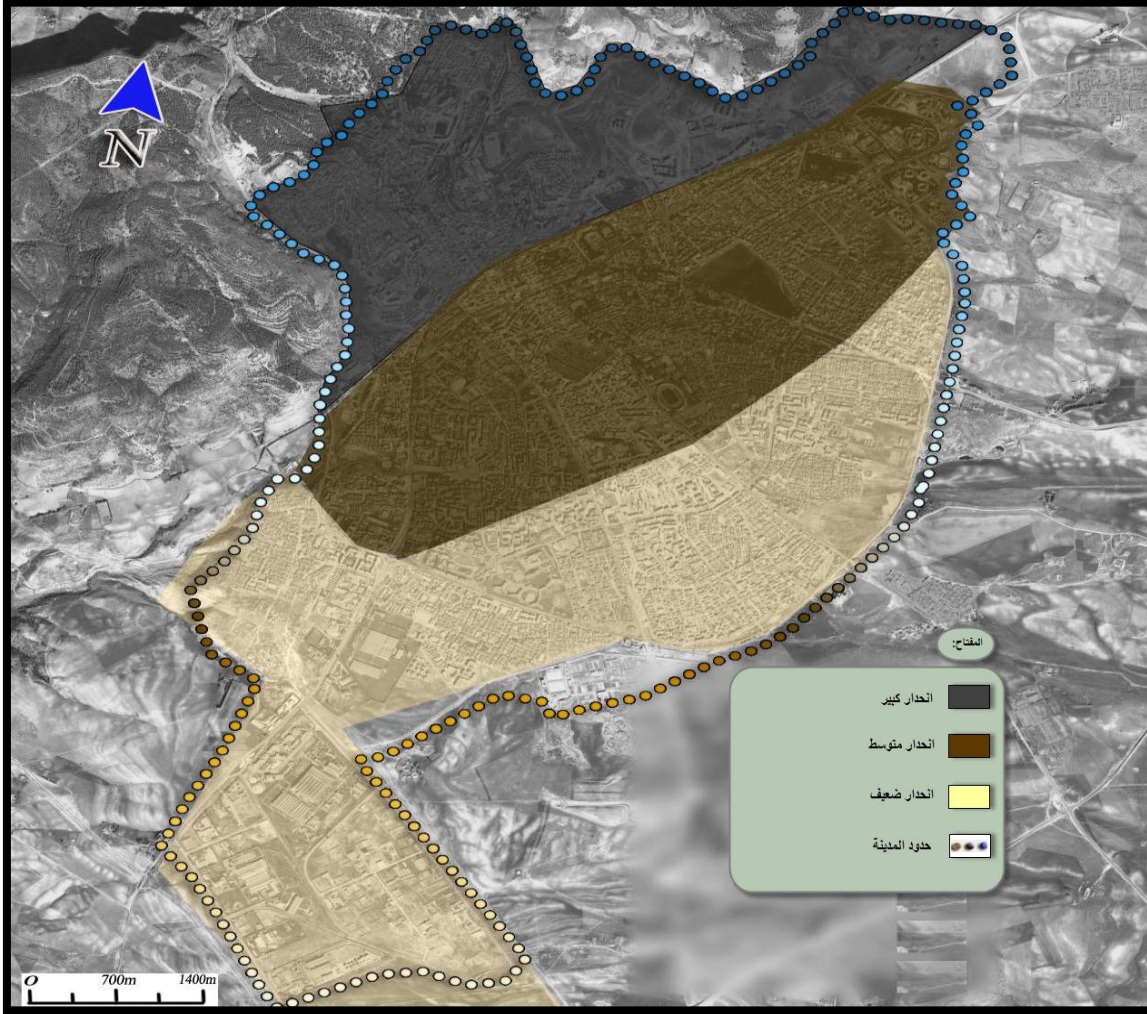
### 2-2- الانحدارات:

مدينة تيارت تمتاز بالانحدارات كلما اتجهنا شمالا وتنخفض في الاتجاهات الأخرى مما جعلها تموضع على منطقة تمتاز بمجموعة من الخصائص الطبوغرافية التي لا تشكل عائقا على مستوى النسيج العمراني، تمتاز درجة الانحدارات في المدينة من الكبيرة 25% من الشمال خاصة في المناطق القريبة من الغابة وتنخفض كلما اتجهنا نحو الجنوب من 15% - 5% هذه العناصر كانت عنصر أساسي في توجيه توسع المدينة نحو الجنوب.

### 2-3- الغابات:

تمتلك مدينة تيارت مساحة شاسعة من الغابات أكبرهم غابة (تاقدمت)، والتي تمتد من مدينة تيارت إلى غابة قرطوفة، وتقع في الجهة الشمالية الغربية للمدينة وتمتاز بطبيعة خلابة بالإضافة إلى الثروات الحيوانية المتنوعة.

## المخطط رقم (01): يمثل مستوى الانحدارات والغابات.



المصدر: Urbatia + معالجة الطالبة 2019.

## 3- الدراسة المناخية:

يعد المناخ من أحد العوامل الهامة المؤثر في نشأة المدينة، وفي اتجاه محاور نموها خاصة هندسة مبانيها وطرقها وبعض الاستخدامات الأخرى، كما له تأثير على مباشر على نوعية المشاريع العمرانية وهذه الأخيرة تتأثر بدرجة الحرارة وتساقط الأمطار والتلوج... الخ. لذا يجب دراسة المناخ لمعرفة نوعية التهئية والمشاريع التي تتلاءم مع المناخ المحلي.

### 3-1- الحرارة:

يوضح تحليل البيانات الحرارية الموضحة في الجدول أدناه الملاحظات التالية:

فصلان متميزان يقسمان السنة، موسم بارد وموسم حار. إن متوسط درجات الحرارة الشهرية أقل من المتوسط السنوي (14.81 درجة مئوية) من نوفمبر إلى أبريل، وأعلى من هذا من مايو حتى أكتوبر.

يتم تسجيل أدنى متوسطات لموسم البرد لمدة ثلاثة أشهر متتالية بمناسبة فترة الشتاء: ديسمبر ويناير وفبراير بحد أدنى في يناير (1.7 درجة مئوية)، ويرجع ذلك أساساً إلى الارتفاع والقارية، فيما يتعلق بالموقع الجغرافي لكتلة وارسنيس.

سجل في شهري نوفمبر ومارس متوسط درجات حرارة منخفضة، دون عتبة المناخ الحيوي للنمو الخضري، إلا أنه من أبريل فقط أظهرت المعدلات تحسناً ملحوظاً.

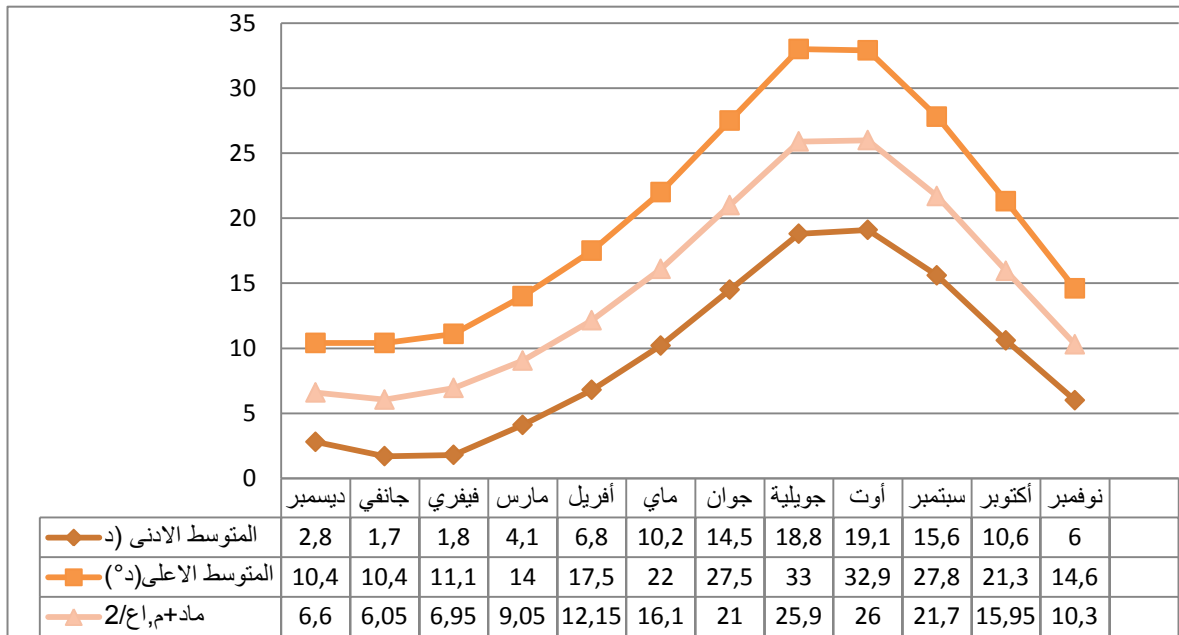
وبالتالي خلال الأشهر الأكثر برودة، هناك تذبذبات حرارية قوية، درجات الحرارة منخفضة وتستمر طوال فصل الشتاء. متوسطات الحد الأدنى أقل من 3 درجات مئوية بينما تسجل القيم القصوى المطلقة قيمة سلبية سالبة موزعة على عدة أشهر.

تبلغ الساعات الحرارية بين الحد الأقصى والدنيا حوالي 10 درجة مئوية لموسم البرد بأكمله، وهذا يدل على استمرار البرد.

وغالباً ما يصاحب هذا التكرار المرتفع لدرجات الحرارة المنخفضة الصقيع، والتي تكون آثارها غير مواتية للغاية خلال النمو الخضري (الصقيع في الربيع والخريف) للمحاصيل العشبية أو المزروعة بالأشجار. خلال الموسم الحار تتجاوز درجات الحرارة 20 درجة مئوية من يونيو إلى سبتمبر بحد أقصى في شهري يوليو وأغسطس.

يبدأ الانخفاض في درجة الحرارة من أكتوبر بفارق 5 إلى 6 درجات مئوية.

## الشكل رقم (06) : يمثل متوسط درجات الحرارة (الشهرية والسنوية) -لمدينة تيارت 2018-



المصدر: مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2017+معالجة الطالبة 2019.

يؤكد النظام الحراري على وجود موسمين متميزين مع التذبذبات القوية في أغلب الأحيان والتي تكون عواقبها متعددة وغالبًا ما تكون مقيدة جدًا لتطوير الأسس.

في الواقع، خلال فصل البرد، تظهر درجة الحرارة الصغرى المنخفضة بدرجة متكررة بحيث تؤدي القيم من 1-2 درجة مئوية في وقت الإزهار إلى فقد جزئي أو كلي للحصاد. لا تقل أهمية عن معرفة استحالة أي محصول دون ري ودون حماية من تآكل الرياح بسبب نقص المياه الذي يسرع من ظاهرة التبخر، وكذلك الرياح (رياح السيروكو) التي تؤدي إلى تفاقم الجفاف.

### 3-2-الصقيع:

تظهر ظاهرة الصقيع خاصة في درجات الحرارة المنخفضة وهي ضارة للغاية بالمحاصيل خلال فصلي الربيع والخريف وأوقات النمو الخضري.

درجات الحرارة المنخفضة هذه تعني أن القيم الدنيا للدنيا في أشهر مارس وأبريل ومايو لها تأثير سلبي على المحاصيل.

### 3-3- هطول المطر:

تعتبر دراسة عامل هطول الأمطار وتوزيعه على مدار العام وكثافته مهمة لأنها متورطة في ظاهرة تآكل المياه وتسمح بمعرفة دورة تطوير النبات، والتي تسبق أي تنمية للأراضي.

تسلط نتائج الخاصة بالفترة من 1913 إلى 1938 الضوء على حقيقتين أساسيتين: هطول الأمطار غير الهام خلال الأشهر الثلاثة الأكثر دفئًا وهطول الأمطار الغزير في الشتاء، لكنها صغيرة جدًا لفترتين من النمو الخضري (الربيع والخريف).

تفشل الأمطار في نفس اللحظة التي تكون فيها الاحتياجات أكثر وخفض عدد الأيام الممطرة 82 يومًا / سنة فقط. تجدر الإشارة إلى أن هذه متوسطات حسابية تحجب إلى حد كبير المخالفات بين الفترات الفصلية.

تتكرر السقوط الغزير خلال أشهر الأمطار الغزيرة، من نهاية نوفمبر إلى فبراير، بحد أقصى في ديسمبر ويناير، وتكون هذه السقوط أكثر خطورة عندما تحدث في أوائل الخريف (سبتمبر -أكتوبر) في نهاية الربيع (من أبريل إلى مايو) فقط خلال بقية العام.

#### الجدول رقم(01): توزيع المتوسط الشهري لهطول الأمطار لمدينة تيارت

الشهر	جانفي	فيفري	مارس	أفريل	ماي	جون	جويلية	أوت	سبتمبر	أكتوبر	نوفمبر	ديسمبر	السنة
التساقط (مم)	88	76	78	56	49	28	02	03	24	41	90	87	622
عدد الأيام	10	10	11	07	08	04	01	02	04	06	10	09	82

المصدر: مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2017.

### 3-4-العواصف:

العواصف الرعدية هي اضطرابات في الجو عنيفة، مصحوبة بزخات، رعد، برق، تعطي أحيانًا ترسبات قوية ومكثفة جدًا. هذه العواصف هي ظواهر محلية أكثر من المطر وهي نتاج الاضطرابات الناجمة عن الصراع بين الهواء المداري والهواء القطبي في أوائل الصيف في مناطقنا. على مستوى

منطقة دراستنا، هناك تردد عالٍ، خاصةً خلال الأشهر الأكثر سخونة (من مايو إلى سبتمبر)، وهو يتناقض بشكل كبير من نوفمبر إلى أبريل، وهذه العواصف مصحوبة ببرد.

تعتبر العواصف ضارة جدًا في الشكل الجيومورفولوجي، حيث تسقط كميات كبيرة من المياه خلال فترة زمنية قصيرة جدًا، مما يؤدي إلى تسريع ظاهرة التآكل.

### 3-5- برد:

ويلاحظ في فصل الشتاء، في الصيف سقوطه هو ما يقرب من الصفر وتسجيل الحد الأقصى من التردد الشهري في فبراير شباط.

### 3-6- الثلج:

باعتبار المنطقة ذات ارتفاع معتبر فإن تساقط الثلوج يكون بها بكميات معتبرة حيث يبلغ سمكها فوق الأرض 0.5م مما يتسبب في شل الحركة بالمنزلة وتقدر الأيام المثلجة في المنطقة ب 05 إلى 15 يوم كما ما هو موضح في الصور.

الصور رقم (1-2-3): تمثل تساقط الثلوج على مستوى مدينة تيارت



المصدر: التقاط الطالبة 2019.

## 3-7- الرطوبة الجوية:

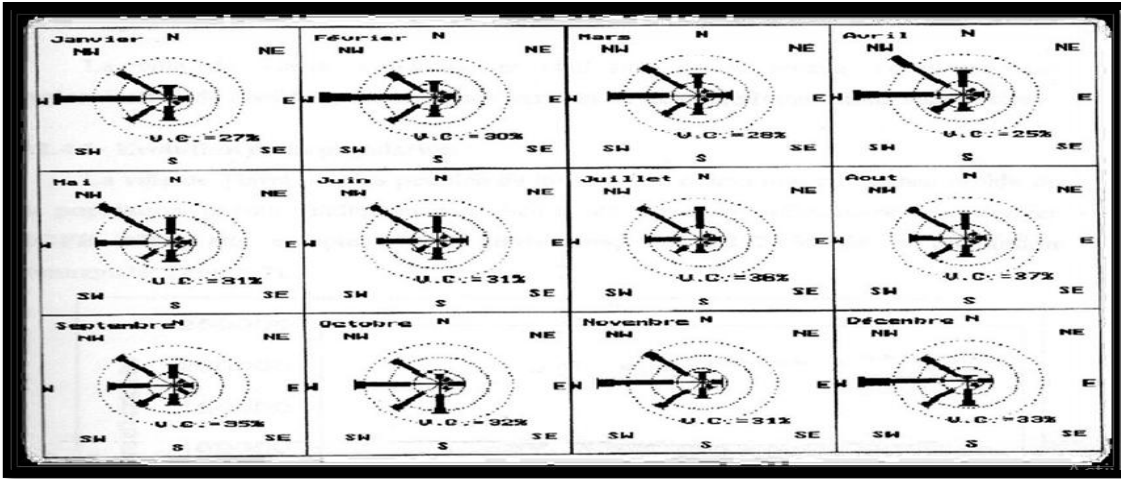
يتم التعبير عن تقدير هذا العامل بالرطوبة أو الحالة الرطوبة المعبر عنها كنسبة مئوية. إنه يشير إلى أن حالة الغلاف الجوي قريبة أو أقل من التكثيف. على مستوى منطقة دراستنا، فهي منخفضة نسبياً، حيث يتم تسجيل أعلى النسب في ديسمبر ويناير.

## 3-8- الرياح:

الرياح لديها نظام حركة يختلف مع الارتفاع والضغط الجوي ومواسم. الرياح السائدة في منطقتنا هي الغرب والشمال الغربي، وهي عنيفة في الربيع والخريف. يتراوح متوسط سرعتها من (3 إلى 4 م/ث).

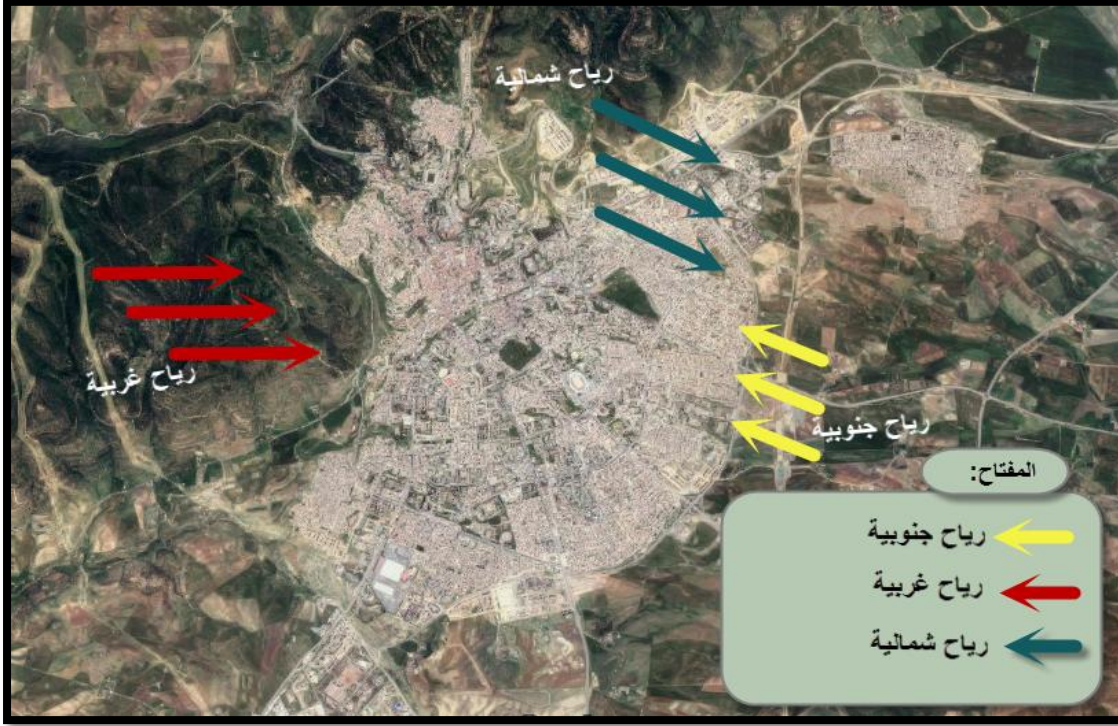
كما تتأثر السيروكو وهي عبارة رياح ساخنة وجافة ذات قدرة تخفيف عالية، تهب بسرعة متغيرة من متوسطة إلى قوية خلال العام. يحدث لمدة 10 إلى 15 يوم/سنة، ويلاحظ تواترها خلال شهري مايو ويونيو.

## الشكل رقم (07): زهرة الرياح السنوية



المصدر: schéma directeur dès l'espaces verts de la ville de tiaret

## المخطط رقم (02): اتجاه الرياح بمدينة تيارت.



لمصدر: [www.Google-earth.com](http://www.Google-earth.com) + إعداد الطالبة 2019.

## 3-9- التبخر:

يبلغ معدل التبخر المحتمل للمنتج الصحي في تيارت 1090.2 مم/سنة، بحد أقصى 172.2 ملم خلال شهر يوليو عندما يصبح الجفاف شديداً.

## الجدول رقم (02): التبخر

الشهر	جانفي	فيفري	مارس	أفريل	ماي	جون	جويلية	أوت	سبتمبر	أكتوبر	نوفمبر	ديسمبر	السنة
م.أد+م.أع/2	6.05	6.95	9.05	12.15	16.1	21	25.9	26	21.7	15.95	10.3	6.6	14.81
المتوسط.ش. للإشعاع الشمسي	211.9	244.6	474.9	459.5	536.1	597	614.9	.563	461.6	335.2	226.8	458.1	4884.1
ETP	30.1	37.3	6.60	2.91	4.121	9.150	2.172	6.155	0.121	2.79	1.45	4.25	2.1090

المصدر: مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2017.

#### 4- الدراسة الاجتماعية والاقتصادية:

إن الدراسة السكانية هي نقطة انطلاق بالنسبة الى أي دراسة عمرانية، وأول مطلب فيها هو إحصاء السكان ليس فقط الإعطاء عدد الأفراد للتجمع السكني فحسب، بل لتوطيد العلاقات بين هؤلاء السكان والأماكن الأكثر اتساعا التي يعيشون فيها. ومن ثمة فان الهدف من الدراسة كما قلنا سابقا هو تسليط الضوء على خصائص المدينة من خلال تقرير تزايدهم المستقبلي، وكذا لتوفير احتياجاتهم. وللتدقيق فيها اتبعنا الخطوات التالية:

#### 4-1- الدراسة السكانية: (معدل النمو)

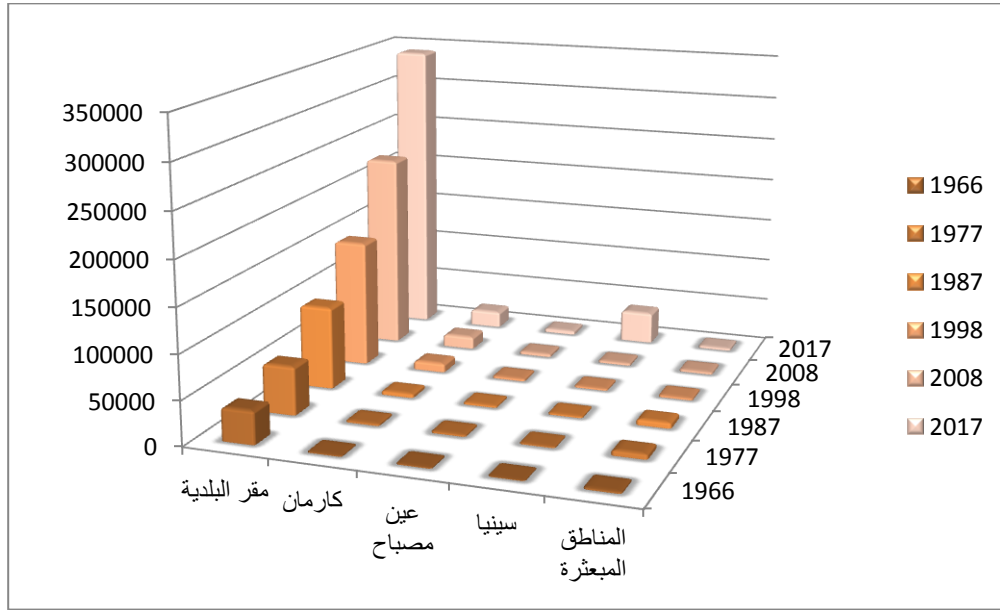
من خلال الجدول نلاحظ أن عدد السكان ومعدل النمو قد تباين في الفترة الممتدة (1966-2017) حيث في سنة 1966 إلى غاية 1998 كان عدد السكان منخفض ليبدأ في التزايد تدريجيا وكذلك معدل النمو حيث بلغ أعلى نسبة له قدرت ب 5.55% ونرجع هذه الزيادة إلى الهجرة نحو المدينة من الأرياف بحثا عن العمل وكذلك الأوضاع الأمنية المتدهورة، أما في الفترة الممتدة من 2008 إلى غاية 2017 عدد السكان في تزايد مستمر لكن ما لوحظ أن معدل النمو في انخفاض، ونرجع ذلك إلى محاولة تثبيت السكان في الأرياف.

#### الجدول رقم (03): التطور السكاني لمدينة تيارت وضواحيها

السنوات التجمعات	1966	1977	1987	1998	2008	2017
مقر البلدية	37168	54898	94241	145471	224420	341156
كرمان	1184	2363	4457	10146	14302	18833
عين مصباح	1256	2201	2450	2817	3567	4366
سينيا	805	1452	1987	2273	2878	3646
مناطق المبعثرة	2032	5768	6511	2464	2749	2977

المصدر: مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2017.

الشكل رقم (08): يمثل التطور السكاني لمدينة تيارت وضواحيها



المصدر: إعداد الطالبة 2019.

الجدول رقم (04): يمثل معدل النمو لمدينة تيارت وضواحيها

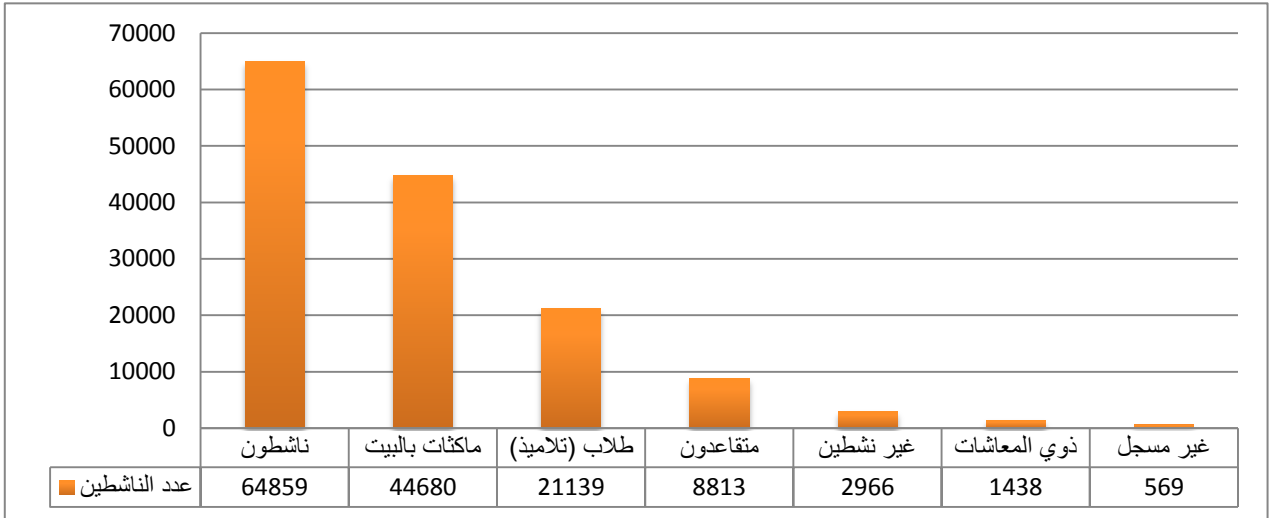
السنوات التجمعات	1966	1977	1987	1998	2008	2017
مقر البلدية	%3.98	%5.55	%4.06	%4.18	%4.02	%3.5
كارمان	%5.94	%5.65	%7.1	%4.22	%3.17	%3.5
عين مصباح	%5.41	%3.33	%3.63	%3.79	%2.17	%2.56
سينيا	%5.70	%4.10	%3.61	%3.7	%2.17	%3
المناطق المبعثرة	%8.97	%3.38	%1.19	%3.34	%1	%1

المصدر: مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2017.

## 4-2- الدراسة الاقتصادية:

تعتبر هذه الدراسة من أهم الدراسات وهذا كونها تحدد المستوى المعيشي للسكان من خلال تحديد نشاطهم.

## الشكل رقم (09): يمثل التركيب الاقتصادي للسكان



المصدر: مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2017.

من خلال التمثيل البياني نلاحظ أن نسبة عدد الناشطين تأخذ نسبة كبيرة وهذا ما يعني أنه مجتمع ناشط ثم تليها نسبة معتبرة من الطلاب والتلاميذ الذين يعتبرون كذلك ناشطون.

## 4-3- تقسيم المدينة إلى قطاعات:

من خلال المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير قسم المدينة إلى قطاعات ذات تقسيم سكاني مختلف، حيث تتميز هذه القطاعات بكثافة مختلفة. ولقد تم تقسيم القطاعات حسب:

\*الكثافة السكانية.

\* عدد السكان في كل قطاع.

\* الأنشطة الاقتصادية.

\* المساحة التي يحتويها كل قطاع.

ويسمح هذا التقسيم بمعرفة كل قطاع وتحليل معطياته بالإضافة إلى التعرف على استخدامات الأرض ومختلف النشاطات المتواجدة به، وكذا معرفة اتجاه توسع المدينة.

الجدول التالي: يوضح هذه التقسيمات.

الجدول رقم(05) : يوضح تقسيمات المدينة إلى قطاعات

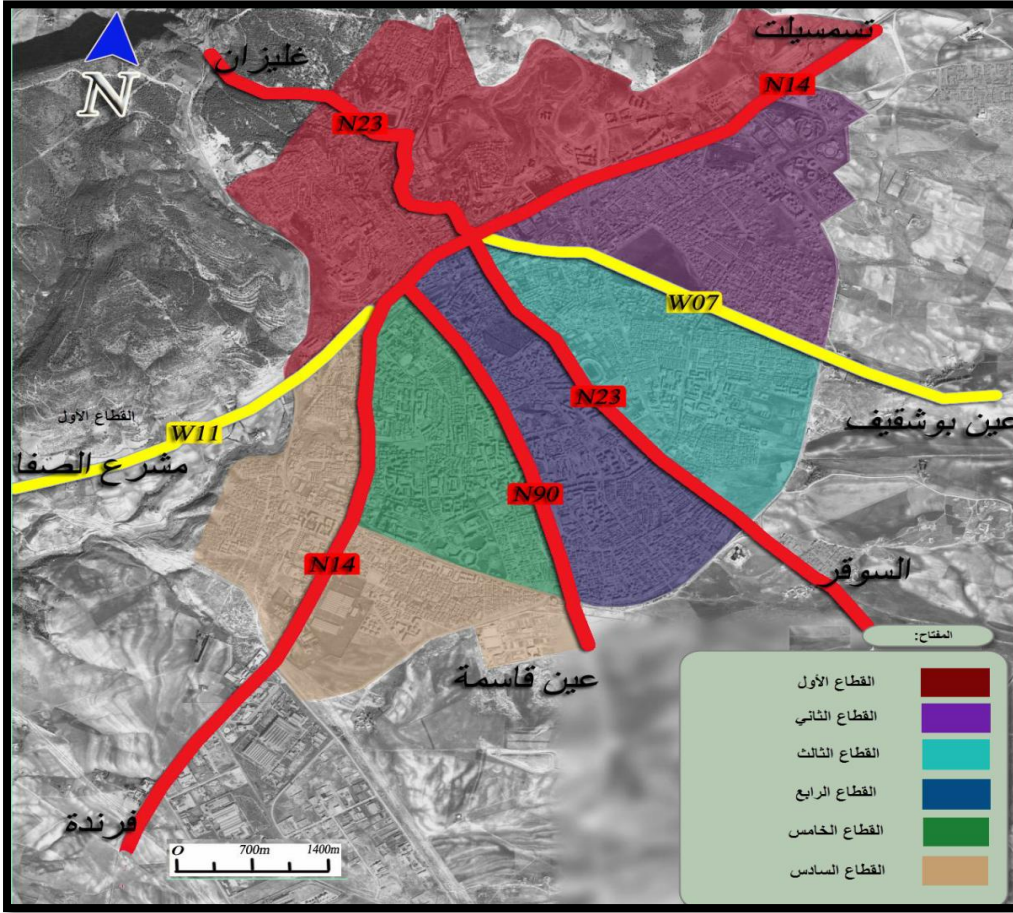
رقم القطاع	المساحة (هـ)	عدد السكان(ن)	عدد السكنات(مسكن)	الكثافة السكانية(ن/هـ)
1	736	85981	8131	116.8
2	270	20376	2644	75.46
3	318	21532	4359	67.71
4	294	24714	5068	84.06
5	364	36898	5489	101.36
6	263	25826	5962	98.19

المصدر: مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2017.

**التحليل:** يتبين لنا من خلال الجدول أن القطاع رقم 01 هو أكبر القطاعات من حيث المساحة إذ تبلغ مساحته 763 هكتار ويحوي 8,25% من سكان المدينة وبكثافة سكانية قدرها 116.8 نسمة /هكتار وهذا راجع لاحتواء القطاع على أهم التجهيزات اللازمة للسكان مثل المؤسسات الاستشفائية مراكز البريد التجهيزات التعليمية وكذا باعتباره النواة الأولى للمدينة. ثم يليه القطاع رقم 06 بمساحة قدرها 364 هكتار و13,22% من سكان المدينة وذلك بسبب تواجد به أحياء سكنية كبيرة بالإضافة إلى الجامعة.

-أما القطاعين رقم 04-05 يتقاربان من حيث المساحة وكذا نسبة احتوائهما للسكان (6,16%-  
65,16%) على التوالي، وكذلك القطاعين رقم 02-03 لهما نفس المساحة وتشغلها نفس الكثافة تقريبا.

المخطط رقم (03): تقسيم القطاعات في مدينة تيارت



المصدر: Urbatia + معالجة الطالبة 2019.

4-4- التركيب العمري والنوعي لسكان مدينة تيارت:

جدول رقم(06): يوضح التركيب العمري و النوعي لمدينة تيارت

نسبة الإناث	الإناث	نسبة الذكور	الذكور	فئة العمر
13.85	30182	14.34	31250	15-0 سنة
15.92	34692	16.07	35019	30-15 سنة
10.72	23364	9.91	21599	45-30 سنة
6.06	13212	6.4	13865	60-45 سنة
3.4	7407	3.33	7260	أكثر من 60 سنة
49.95	108857	50.05	108993	المجموع

المصدر: مكتب الإحصاء ببلدية تيارت 2019.

نلاحظ أن عدد الذكور في الفئة 0-15 أكبر من عدد الإناث ب 1068 بينما في الفئة العمرية من 15-30 أيضا يوجد عدد الذكور أكبر من الإناث ب 327 نسمة ومنه الفئة الغالبة والمتواجدة بكثرة هي الذكور. بعد مقارنة في النسب العمرية للمدينة أيضا نلاحظ التركيب العمري في الفئة (0-15) بنسبة تقدر 28.19 % و أقل نسبة في التركيب العمري نجدها 6.73 % في الفئة أكثر من 60 سنة وبعد جمع كل نسبة المتعلقة بكل جنس نرى أن الجنس الغالب هو جنس الذكور بنسبة 50.05 % ومن هنا نستنتج أن مدينة تيارت يغلب عليها الفئة الشابة من الجنسين.

## 5- الدراسة العمرانية:

الدراسة العمرانية هي دراسة مهمة للمدينة كونها توضح الحقل التاريخية التي مرت بها المدينة منذ بداية نشأتها وتساعدنا هذه الدراسة في معرفة النواة الأولى وكيفية تطورها ومعرفة اتجاه النمو لهذه المدينة.

### 5-1- لمحة تاريخية لمدينة تيارت:

تعود تسمية تيارت إلى تيهرت أو تاهرت وهي كلمة بربرية معناها اللبؤة.

تعتبر من أقدم المدن الجزائرية وبشمال إفريقيا كانت عاصمة للمملكة البربرية الأجدار التي لم تستطع الإمبراطورية الرومانية رغم قوتها أن تحتل شبرا واحدا من هذه المملكة رغم أنها احتلت كل شمال إفريقيا، وبعد دخول الإسلام لشمال إفريقيا حاول المسلمون فتحها ولكنهم لم يستطيعوا وهزمت جميع جيوشهم على أسوار المدينة فاضطر المسلمون لتركها ومواصلة فتوحاتهم. و لكن بعد أن عرف أبناء المدينة القيم الحقيقية للإسلام دخلوا فيه طواعية ز ساعدوا جيش المسلمين في فتوحاتهم.

تعتبر مدينة تيارت (تيهت) من بين المدن التاريخية التي لها حضور متميز وتأثير جعلها تمتلك ماضيا تاريخيا هاما، إلى جانب موقعا الاستراتيجي كانت أول عاصمة للمغرب الأوسط حيث ازدهر خلالها الفكر وتطور العمران وشهدت العديد من رجال الفكر والسياسة والثقافة مما جعلها منارة للعلوم ومدينة للعلماء بامتياز.

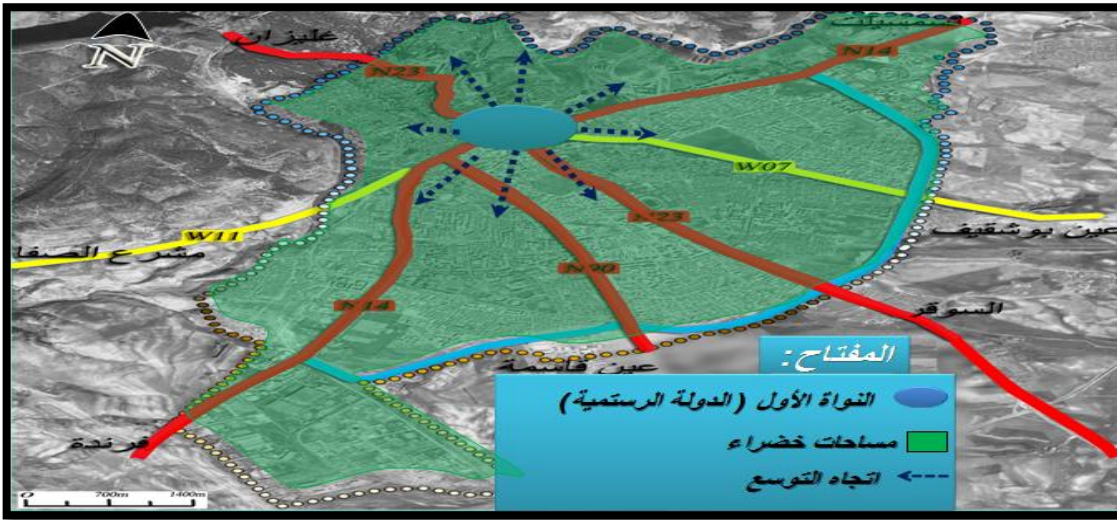
### 5-2- مراحل تطور المدينة:

لقد عرفت تيهت باعتبارها جزءا لا يتجزأ من منطقة المغرب العربي وكذا شمال إفريقيا تعاقبت عدة حضارات عليها بدءا من قبل الميلاد بعصوره الثلاثة. وهذا ما دلت عليه المواقع الأثرية العديدة التي تضمها تيهت كموقع (خربت أولاد بوزيان) و (سيدي الحسني) وصولا إلى عصر المعادن وما تلى هذه الفترة ما قبل التاريخ من حضارات كالفينيقية، النوميدية والرومانية التي مازالت بعض المراكز الأثرية تقف شاهدا عليها. ولا بالعودة إلى الفترة الإسلامية يمكن أن نعتبر أن تيهت من أهم وأول المدن التاريخية التي تم تأسيسها وإعادة تأسيسها منذ ظهور الإسلام في المغرب الأوسط شأنها في ذلك شأن مدينة تلمسان وقلعة بني حماد وما إلى ذلك. ومن هنا مدينة تيارت مرت بمراحل تاريخية متباينة الملامح والخصائص الاجتماعية والعمرانية تتلخص فيما يلي:

### 3-2-1- فترة ما قبل الاستعمار:

**1- المرحلة الأولى:** تمثلت في إنشاء الدولة الرستمية سنة 761 م من طرف "عبد الرحمن بن رستم" الذي أنشئ هذه المدينة لغرض الاحتماء من الخطر العباسي من الشرق، والخطر البيزنطي من جهة البحر، حيث أدى توفر المنطقة على المراعي والأراضي الخصبة على ازدهار وتطور المدينة، الأمر الذي أدى بها إلى استقطاب السكان من أنحاء عدة خاصة العلماء إذا كانت منارة علمية بارزة.

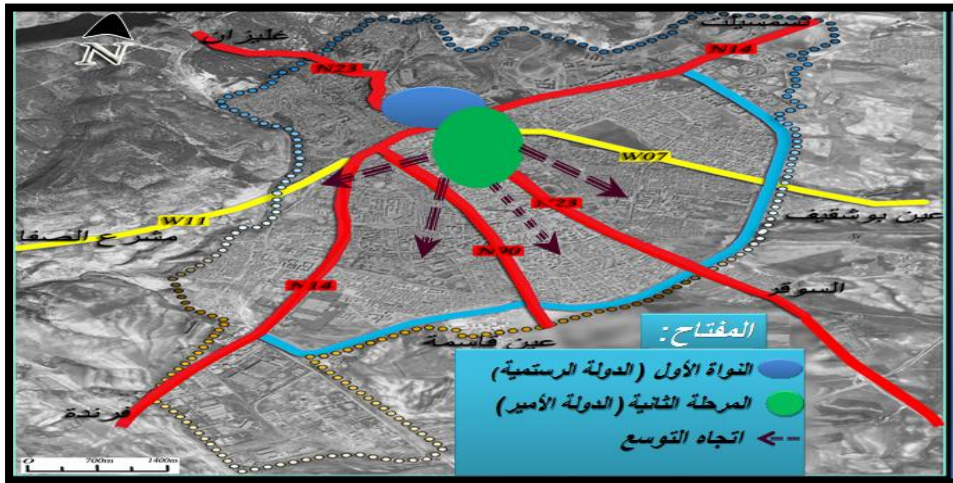
## المخطط رقم (04): يمثل المرحلة الأول لمدينة تيات



المصدر: www.Google earth.com +معالجة الطالبة 2019.

2-المرحلة الثانية: قام الأمير عبد القادر سنة 1836 م بتأسيس بالقرب من أنقاض الدولة الرستمية، أنشأ بها مصنع لصنع السلاح ومطحنة البارود ومصنع لصك العملة، وفي سنة 1841م قام الجيش الفرنسي بحملة ضد الأمير وأسفرت عن تحطيم القلعة.

## مخطط رقم (05): يمثل المرحلة الثانية لمدينة تيات



المصدر: www.Google earth.com +معالجة الطالبة 2019.

## 5-2-2-2-مرحلة دخول الاستعمار:

## 1-المرحلة ما بين 1843 م - 1856 م:

بدأت بدخول الاستعمار الفرنسي إلى مدينة تيارت في 23 مارس 1843م، حيث تم إنشاء مركز استعماري متقدم الذي تحول شيئاً إلى مركز سكني، وقد استقر بعض الأوربيين بداخله. وامتهنوا الزراعة المجاورة في 1856م، عرفت هذه مرحلة توسعا كبيرا عن طريق بناء ثكنة عسكرية للمعمرين ومختلف المرافق الضرورية، كانت في مدينة تيارت "حي سيدي خالد" الذي كان يقطن به سكانها الأصليين، كانت مدينة تيارت سوق كبيرة من قرى فلاحية.

الصورتين رقم (4) و (5): مدينة تيارت في الحقبة الاستعمارية

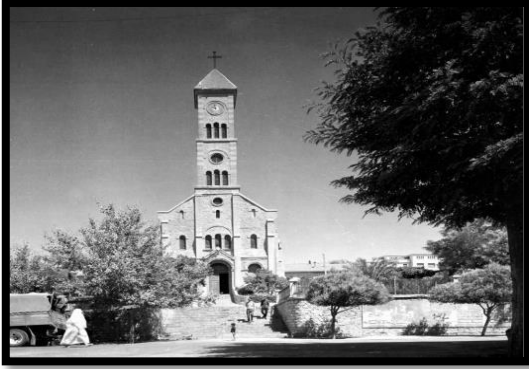


المصدر: [www.tiaret.biz](http://www.tiaret.biz)

## 2-المرحلة ما بين 1875م-1889م:

تم في هذه المرحلة بشق أهم الطرقات، في سنة 1875م تم إطلاق أول طريق استراتيجي الرابط بين تيارت ومعسكر، وطريق غيليزان وتيارت، ثم الطريق الذي يربط بين تيسمسيلت وتيارت، ومحور ومستغانم تم إبعاله بسكة حديدية بطول 197كم. زيادة سكانية كبيرة مقارنة مع عدد الموجودين، حيث نجد إن عدد السكان وعدد السكنات تضاعف مرتين، وهذا راجع إلى ترقية مدينة تيارت وتشبيد عدة مرافق إدارية ودينية مثل: دار البلدية، مستشفى، الكنيسة الشيء الذي حفز السكان على الهجرة نحو المدينة.

الصورة(07): الكنيسة الفرنسية



الصورة(06): المستشفى الفرنسي



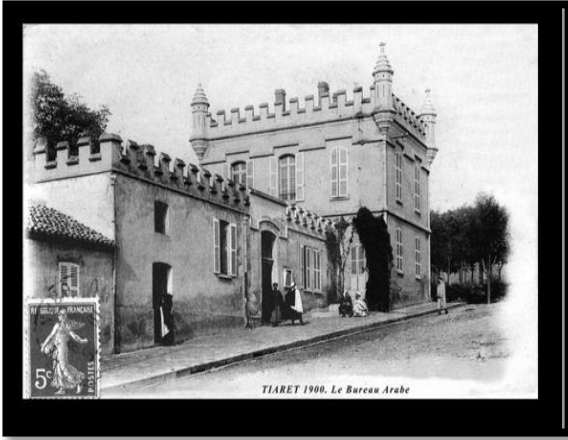
المصدر [www.tiaret.biz](http://www.tiaret.biz)

### 3-المرحلة ما بين 1909 م - 1918 م:

شهدت هذه المرحلة زيادة كبيرة في السكان بسبب كثرت المعمرين واستقرارهم، مع نقل مختلف النشاطات التجارية والخدمات إلى تصاعدهم في حياتهم اليومية، حيث قامت السلطة الفرنسية ببناء السكنات الفردية، النصف جماعية والجماعية بالمنطقة لتستقطب أكثر عدد من الفرنسيين مع إنشاء مجموعة من التجهيزات كسوق الجملة، الفنادق، المدارس، دار البلدية، مكتب العرب إضافة إلى مجموعة من الساحات العمومية والحدائق.

كما تميزت هذه الفترة باللجوء لعملية التخصيص، هذا الأخير أدى تشجيع البناء في المدينة، وظهر إحياء جديدة كحي واد الطلبة وحي التفاح على طول الطريق الوطني رقم 14 وكذا الطريق الوطني رقم 90، وكانت النتائج واضحة على الواقع العمراني الذي العمراني اتمسم بالفوضى والعشوائية وظهر أقطاب سكنية جديدة تفتقر إلى التجهيزات والمرافق الضرورية.

الصورة (09): مكتب العرب

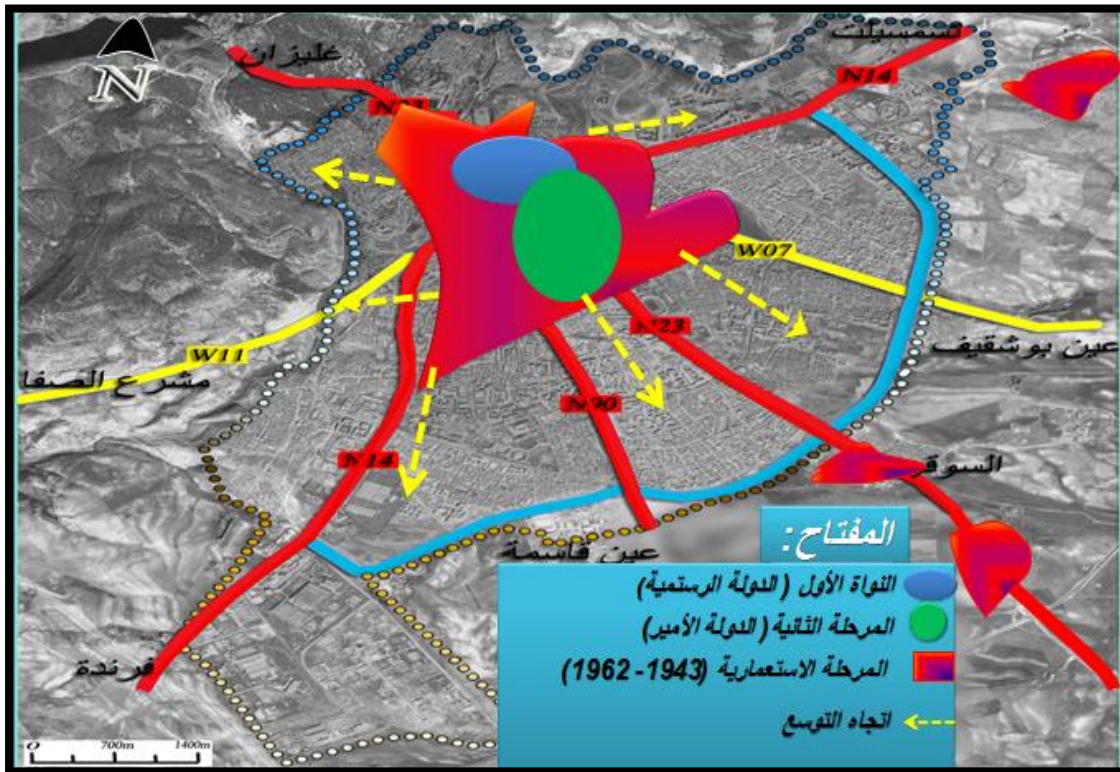


الصورة (08): دار البلدية



المصدر [www.tiaret.biz](http://www.tiaret.biz)

مخطط رقم (06): يمثل المرحلة الثالثة لمدينة تيارت



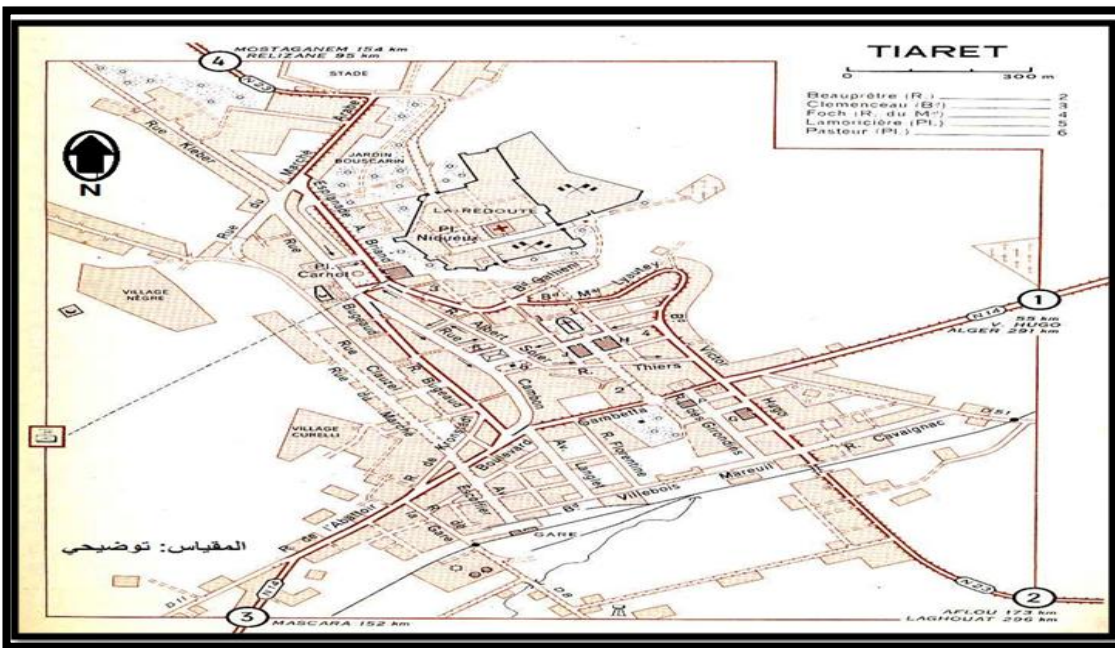
المصدر: [www.Google-earth.com](http://www.Google-earth.com) + معالجة الطالبة 2019.

## 4- المرحلة ما بين 1923م - 1962م:

استفادت مدينة تيارت من عدة مشاريع وإنجازات خلال هذه الفترة حيث تم إنشاء سد مينا، وصلت منطقة إلى تطور معتبر خاصة بالنسبة للمصالح الإدارية، وكانت المدينة تضم عددا كبيرا من التجهيزات كالبنوك والمستودعات التي كانت تتواجد بكثرة. كما عرفت المدينة نموا ديموغرافيا مهما نتيجة هجرة سكان الأرياف نحو المدينة بحثا عن العمل وخاصة بعد إنشاء عدة تجهيزات ومطاحن سرسو.

كان سكان أنى ذاك حوالي 3135 ساكن منهم 790 ساكن أوروبي يشغلون مساحة أكبر 05 مرات من مساحة باقي السكان. وفي نهاية الخمسينات وبداية الستينات شهدت المدينة توسعا في كل الاتجاهات مع ظهور أحياء جديدة (لومبار، حي الباتوا، حي la cia).

## مخطط رقم (07): يمثل مدينة تيارت 1962م



المصدر: مديرية الثقافة لولاية تيارت 2019.

### 5-2-3-مرحلة ما بعد الاستقلال (1962م-2017 م):

#### 1-مرحلة ما بين 1962 م إلى 1974 م:

كان ذهاب الأغلبية الساحقة من الأوروبيين، تغيرت البنية الاجتماعية والاقتصادية بصورة عميقة وخاصة بمجيء أكبر عدد من السكان ذات الأصل الريفي، حيث أهم ما ميز هذه المرحلة:

\*بعد الاستقلال عرفت المدينة نموا ديموغرافيا مهم وزيادة في هجرة سكان الأرياف نحوها.

\*شغل السكان المناطق التي كانت حكرا على المعمرين.

\*عرفت المدينة توسعات في مختلف الاتجاهات شمالا وجنوبا، شرقا وغربا.

#### 2-مرحلة ما بين 1978م إلى 2000م:

حيث تميزت هذه المرحلة بمايلي:

-إنشاء المنطقة الصناعية سنة 1978 م مما ساهم في النهوض بالقطاع الصناعي وزيادة ديناميكية المدينة.

-سنة 1980م شهدت العديد من الإنجازات الكبرى ساعدت مركز المدينة على التنفس حيث استفادت بأهم برنامج للسكن يتمثل في مناطق ثلاثة تجمعات سكنية حضرية جديدة (عين مصباح -السينيا - كارمان) في ضواحي المدينة.

-إنشاء جامعة ابن خلدون سنة 1981 م وفتح مجموعة من المدارس الثانويات ( ثانوية احمد مدغري- ثانوية محمد ديب).

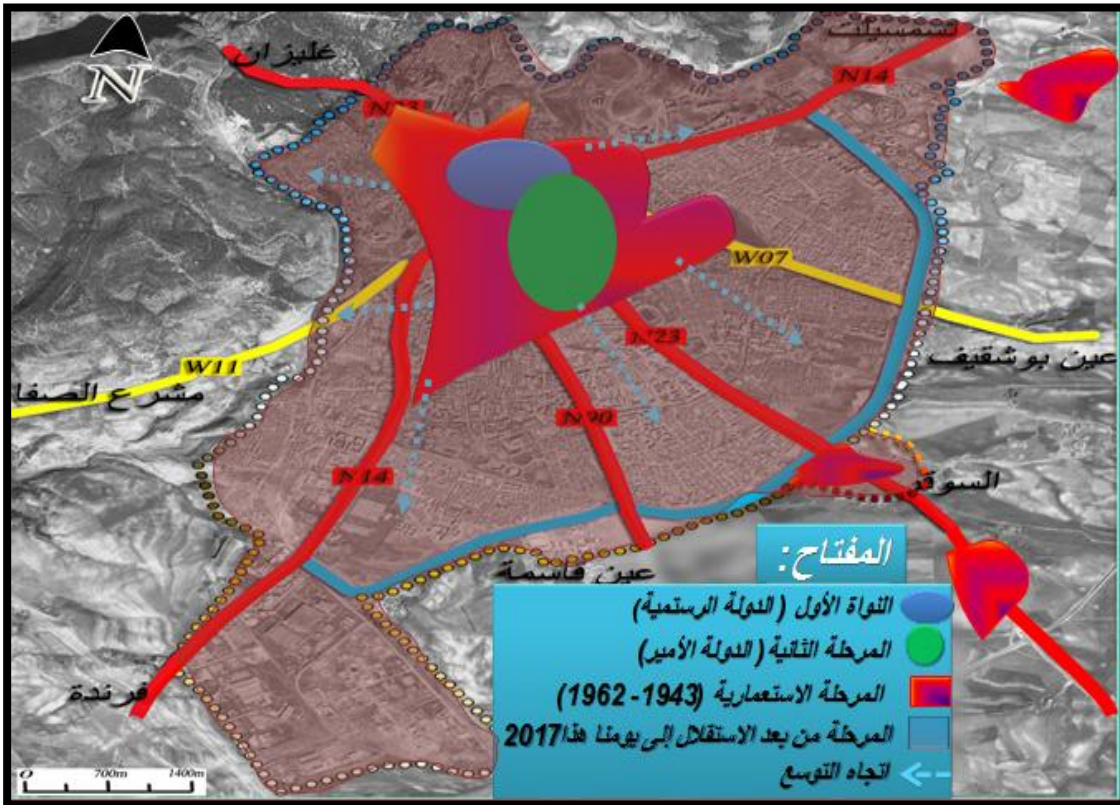
-ظهور أحياء جديدة في كل انحاء المدينة ذات سكنات فردية (حي ابن خلدون -حي بوليس عمار - حي الرحمة-حي السوناتيا -حي زعزورة...الخ). شق طرق جديدة وسط المدينة تربط هذه الأحياء.

#### 3-مرحلة من سنة 2000 م إلى يومنا هذا:

في هذه الفترة شهدت مدينة تيارت نمو سكاني كبير صحبه توسع عمراني فبعد زيادة السكان بسبب الهجرة سكان الريف إلى المدينة بسبب العشرية السوداء كثرة الطلب على السكان، فبدأ التوسع نحو شرق المدين وظهرت عدة أحياء (حي التفاح -المنظر الجميل -الفيدا -لكدات - حي الجامعة -المنار - دبي -التيانيك) وتم إنشاء تجهيزات مهمة تعليمية وصحية وترفيهية (عيادة العيون -المسبح البلدي - ساحة الشهداء...) أما في الضواحي كالمقرب الجامعي والمراكز التجارية، السوق الأسبوعي.

هذا التوسع أدى إلى زيادة مساحة المدينة وأماكن العمل بالتالي كثرة التنقلات اليومية للسكان وهذا أدى إلى زيادة الطلب على وسائل النقل من أجل ربط هذه الأحياء والتجمعات الثانوية بالمركز المدينة أين تتواجد جل النشاطات.

### مخطط رقم (08): يمثل المرحلة الحالية لمدينة تيارت



المصدر: www.Google earth.com +معالجة الطالبة 2019.

### 6-دراسة الإطار المبني وغير المبني:

#### 1-6-الإطار المبني:

## 6-1-1-1- أنماط السكن:

إن التعدد في الأنماط السكنية يؤدي إلى التنوع في النسيج الحضري وكذا اختلاف بارز في مورفولوجية الأحياء السكنية ليعد بذلك مؤشر هام يعكس مستوى معيشة السكان فلقد أخذنا بعين الاعتبار في اختلاف الأنماط في مجال الدراسة الخصائص المميزة لكل نمط والتي تتمثل في حالة السكن وأنواعه، وعدد الطوابق ويوجد بالمدينة الأنماط التالية:

## 6-1-1-1- السكن الفردي: وينقسم إلى:

أ- السكن الفردي الأوروبي: تتواجد أغلبها في مركز المدينة وهي منذ العهد الاستعماري ذات طابق (ط+0، ط+1، ط+2) مبنية بالحجارة أو الآجر أسقفها مغطاة بالقرميد ونظرا للتدخلات التي طرأت عليها من الترميم فهي في حالة جيدة، وتوجد في حي ابن باديس، ربيجو ...

ب- السكن الفردي القديم: تتواجد بكثرة في الأحياء المحيطة بمركز المدينة حي لومبار، سيدي خالد، الأمير عبد القادر.

ج- السكن الفردي الحديث: هذا النمط من الثمانينات وهي مساكن متعددة الطوابق، تصل إلى خمسة طوابق (ط+5) لها أشكال خارجية مختلفة نتيجة التغيير التقني في التصاميم والتنظيم العام والترصف والمستوى المعيشي لسكانها، يتميز هذا النمط بأسطح إسمنتية تختلف في تقسيماتها الداخلية وأحجامها، ويتركز هذا النمط في حي بوهني، تيرا بومدين، حي 405 مسكن ...

د- السكن العشوائي: يتميز هذا النمط بعشوائية أشكاله ووضعيته سواء من الحالة القانونية اللاشعورية أو الحالة الفيزيائية الرديئة التي تعاني منها جل المساكن ونجد هذا النوع يتركز في الجهة الغربية والجنوبية حي زعرورة وحي واد الطلبة.

## 6-1-1-2- السكن النصف جماعي:

يظهر هذا النمط في بعض الأحياء الجديدة حي السوناتيا، التفاح، تيرا بومدين وهو في حالة جيدة.

### 6-1-1-3-السكن الجماعي:

يغلب على مدينة تيارت السكن الجماعي خاصة في الفترة الأخيرة نظرا لزيادة عدد الطلبات على السكن وعدم توفر المساحة العقارية الكافية لاستيعاب كافة الاحتياجات، وهي عبارة عن عمارات ذات أشكال مختلفة تتكون من عدة طوابق تختلف فيما بينها من حيث عدد الغرف من خلال وقوفنا على أنماط السكن بالمدينة لاحظنا أن النمط الجماعي بدأ يطغى على الأنماط الأخرى وهذا دلالة على السياسة المنتهجة من طرف الدولة في معالجة الطلب المتزايد على السكن.

#### الجدول رقم (07): يبين أنماط السكن

الأنماط	النمط الفردي				الجماعي
	الأوروبي	القديم	العشوائي	الحديث	
عدد الطوابق	ط+0	ط+0	ط+0	متعدد الطوابق تصل الى (ط+5)	ط+1
مادة البناء	الحجارة أو الأجر والأسقف مغطاة بالقرميد	الحجارة والاسمنت مغطى بالقرميد	الطوب والزئك القصدير	أسطحه إسمنتية تختلف في مادة البناء وشكل التصميم	أسطحه إسمنتية تختلف في المادة البناء وشكل التصميم
حالتها	تقريبا جيدة نظرا لعمليات الترميم	من متوسطة الى رديئة	رديئة	جيدة	جيدة

المصدر: Urbatia + معالجة الطالبة 2019.

### 6-1-2-التجهيزات:

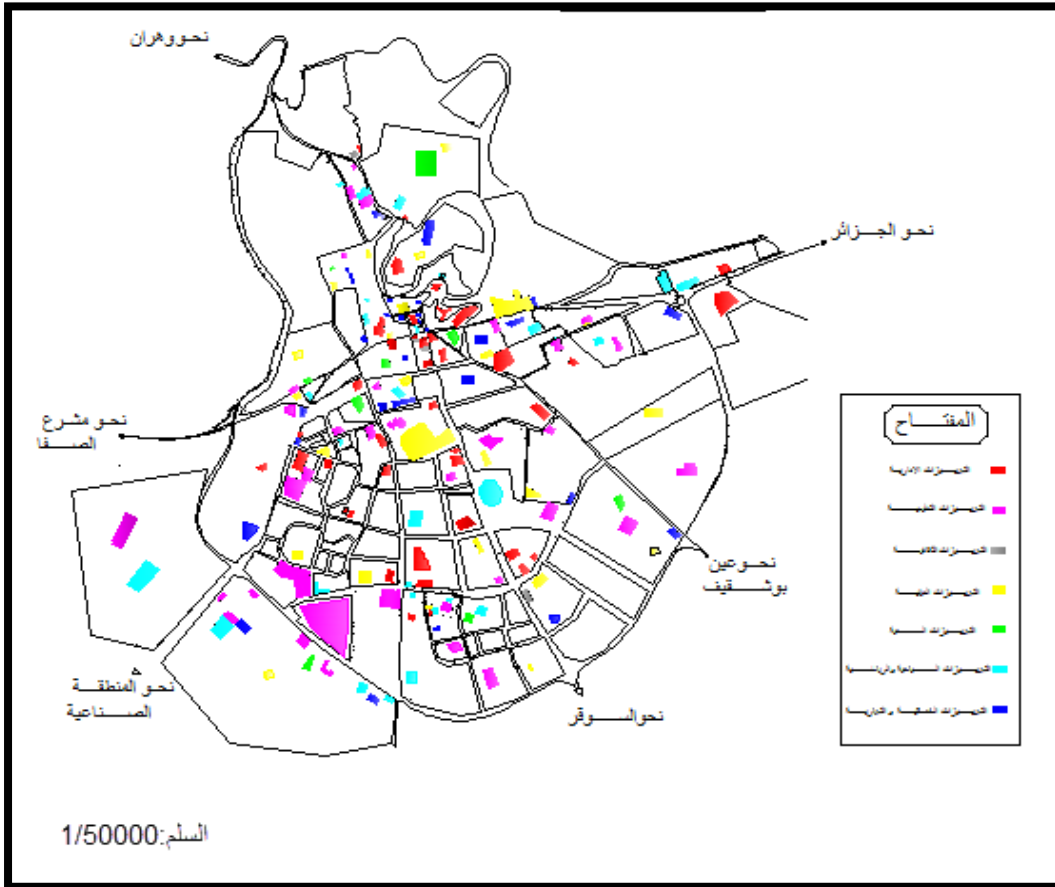
تعتبر التجهيزات العنصر المسبب في التنقلات الجاذبة لحركة السكان والتجمعات السكنية المتجاورة داخل المدينة وهذا من خلال ما توفره من خدمات (تجارية، تعليمية، اقتصادية، دينية...) كما لها انعكاس مباشر على توزيع السكان واستقرارهم وتنظيمهم وتختلف وظائف التجهيزات باختلاف مجال تأثيرها ومدينة تيارت تضم تجهيزات متنوعة.

## الجدول رقم (08): يبين التجهيزات الموجودة في كل قطاع

المجموع	التجهيزات الدينية	التجهيزات السياحية	التجهيزات الثقافية	التجهيزات التعليمية	التجهيزات التجارية	التجهيزات الصحية	التجهيزات الإدارية	القطاع
92	16	05	09	25	15	06	16	1
32	09	/	01	10	03	02	07	2
55	11	02	06	24	02	02	08	3
48	06	02	06	21	06	03	04	4
59	12	02	04	22	07	06	06	5
41	04	02	01	19	10	02	03	6
327	58	13	27	121	43	11	44	المجموع

المصدر: مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2017 + معالجة الطالبة 2019.

## المخطط رقم (09): يمثل توزيع التجهيزات على مستوى المدينة تيارت



المصدر: مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2017.

## 6-2-الإطار غير المبني:

### 6-2-1-الهيكل والمنشآت القاعدية:

#### 6-2-1-1-شبكة الطرق:

تضم مدينة تيارت شبكة هامة من الطرق التي تعمل كشرايين للمدينة، وذلك من خلال الطرق الوطنية والولائية، حيث يجتاز المدينة ثلاثة طرق وطنية (رقم 14-23-90) وطريقين ولائيين (رقم 07 - 11) بالإضافة إلى شبكة من الطرق الحضرية.

#### الجدول رقم (09): يوضح مختلف الطرق الوطنية والولائية بمدينة تيارت

نوع الطرق	الطول (كم)	الربط (الاتجاه)	الحالة	الخصائص
الطريق الوطني رقم 23	5.53	شمال المدينة - جنوب المدينة	جيدة	جزء ب 2*2 مسار على طول 1500 م و الباقي ب 2 مسار
الطريق الوطني رقم 14	8.00	غرب المدينة - وسط و شرق المدينة	جيدة	3200 م منه ب 2*2 مسار الباقي ب 2 مسار
الطريق الوطني رقم 90	3.55	المدينة - الجهة الشرقية الجنوبية للمدينة	متوسطة	2200 م منه ب 2*2 مسار و الباقي ب 2 مسار
الطريق الولائي رقم 07	2.86	الجنوب الشرقي بالمدينة (عين بوشقيف)	متوسطة	بمسارين
طريق الولائي رقم 11	01.26	المدينة بالجنوب الغربي	ردئية	مسار واحد

المصدر: مديرية الاشغال العمومية 2019 .

من خلال الجدول نلاحظ أن هناك شبكة هامة من الطرق المهيكلة لمدينة تيارت وذلك من خلال الطرق الوطنية المتمثلة في:

أ-الطريق الوطني رقم 14:الذي يمتد من الجهة الشرقية إلى الجهة الغربية للمدينة و هو امتداد يربط بين ولاية تيسمسيلت شرقا و ولاية سعيدة غربا، وهو بحالة جيدة و يتميز بحركة مرور كثيفة.

ب-الطريق الوطني رقم 23: يمر من مركز المدينة نحو الجهة الجنوبية الشرقية للمدينة كما أنه يحول الحركة الآتية من غرب الوطن باتجاه الجنوب الشرقي للوطن وهو عبارة عن خط رئيسي يربط مدينة

تيارت من الجهة الشمالية الغربية بمدينة غليزان ومن الجهة الجنوبية الغربية بمدينة آفلو هذا المحور بحالة جيدة ويتميز بحركة مرور كثيفة.

**ج- الطريق الوطني رقم 90:** وهو عبارة عن محور رئيسي يربط المدينة من الشمال بواد رهيو ومن الجنوب عين قاسمة يقطع المدينة من الشمال إلى الجهة الشرقية الجنوبية بالتوازي مع الطريق الوطني رقم 23 والذي يربط المدينة بالجهة الشرقية الجنوبية للوطن حالة هذا المحور متوسطة ويتميز بحركة مرور كثيفة.

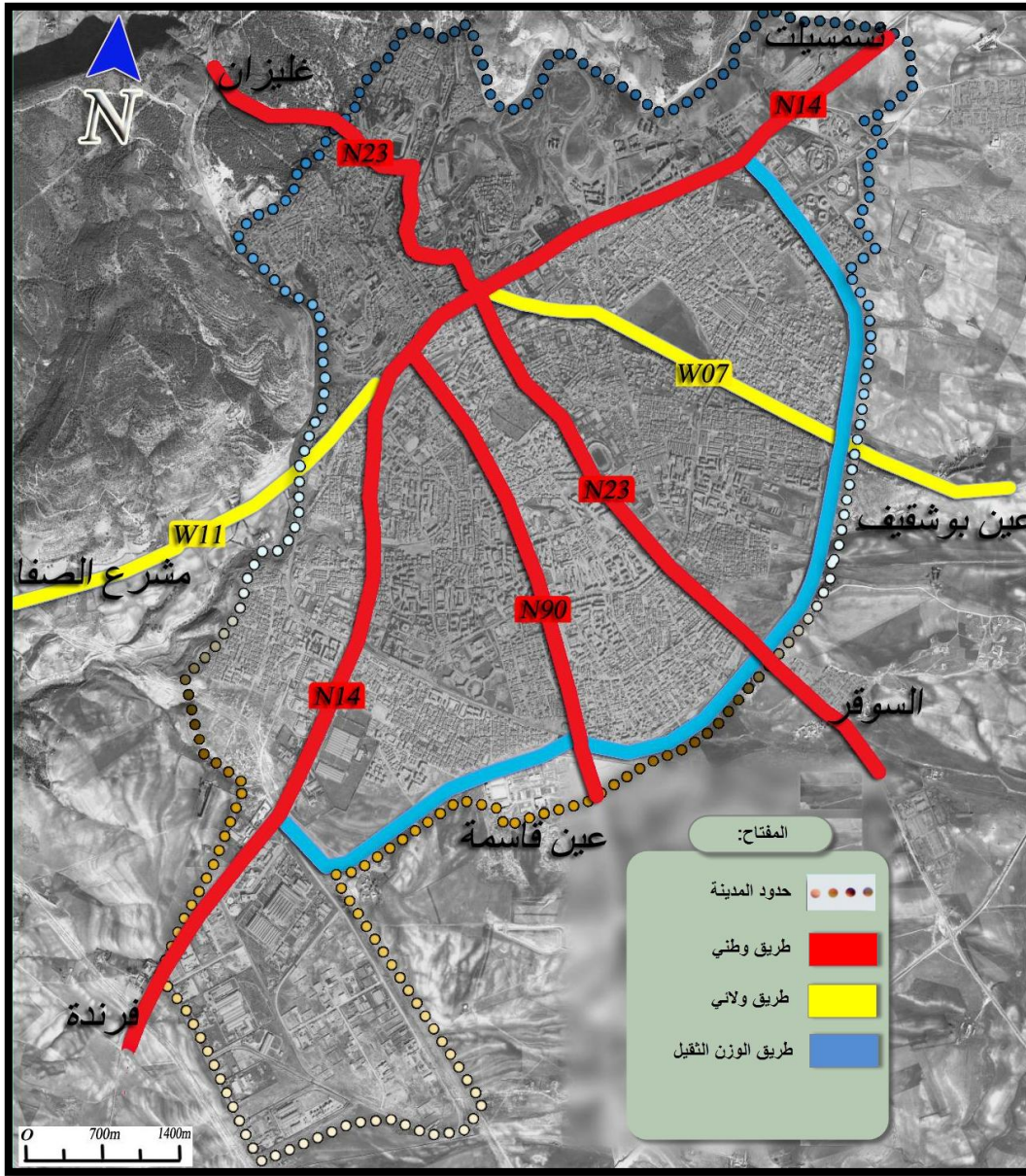
#### د- الطرق الولائية:

وهي الطرق التي تتوسط المدينة والتي تمكن من الربط بين القطاعات، وتعتبر حالة الطرق الولائية متوسطة إلى رديئة في بعض الأحيان تتميز بحركة مرور كثيفة واختناقات مرورية خاصة في التقاطعات.

**- الطريق الولائي CW 7:** هو طريق ولائي مهم في المدينة، حيث يربطها ببلدية "بوشقيف" طوله: 2.86 كلم داخل المدينة.

**- الطريق الولائي CW 11:** يربط مدينة تيارت ببلدية "سيدي الحسني" من الشرق و "مشرع الصفا" من الغرب طوله: 1.26 كلم داخل المدينة.

## المخطط رقم (10): يمثل المحاور المهيكلية لمدينة تيارت



المصدر: www.Google earth.com + مديرية الأشغال العمومية+معالجة الطالبة 2019.

## الجدول رقم (10): يوضح الحالة الفيزيائية لشبكة طرق مدينة تيارت

الطرق	طولها	جيدة	متوسطة	رديئة
طرق وطنية	646 كلم	%78	%10	%12
طرق ولائية	743 كلم	%56	%20	%24
طرق بلدية	877 كلم	%40	%20	%40

المصدر: مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2017.

## هـ- الطرق الحضرية:

تهيكل مدينة تيارت عدة طرق رئيسية متمثلة في المحاور الرئيسية أهمها:

-**المحاور الرئيسية:** وهي الطرق الأكثر جذب للحركة الميكانيكية والمشاة وذلك لتوسطها الشوارع المهمة والمتمثلة في 06 محاور أساسية هي:

-**محور الامير عبد القادر:** يعتبر هذا الشارع أهم محور في المدينة، يحوي حركة مرور كثيفة جدا، كونه طريق تجاري ممتاز .

-**محور شارع النصر:** هو شارع بنفس الأهمية بالنسبة للشارع السابق وبه تجهيزات مولدة للحركة (بنوك، تجارة ...) ويسمح بالتوقف على مستواه من جهة واحدة.

-**محور أول نوفمبر:** هو الطريق رئيسي به تجهيزات مهمة (أمن حضري، مقر المالية).

-**محور شارع بو عبدلي بو عبد الله:** هو شارع ذو طاقة استيعابية قدرها 30 مكان للتوقف مع إمكانية زيادة أكثر من 40 مكان للتوقف، كما يلاحظ نقص في الإشارات و عدم إعادة رسم ممرات الراجلين.

-**محور المنظر الجميل:** هو طريق مهياً بفارعتين له القدرة الاستيعابية عدد كبير من أماكن التوقف لكنه يحتاج لوضع إشارات لتنظيمه وتغيير موقف الحافلات وسيارات الأجرة الجماعية القريبة من السوق وهذا لتخفيض الضغط وتسهيل الحركة.

-**محور السوق - مركز المعوقين:** هو محور له قدرة طريق ذو اتجاهين لكن ما يلاحظ هو غياب الإشارات والتهيئة على مستواه.

من خلال التطرق للمحاور الرئيسية للمدينة اتضح أن بها حركة ميكانيكية وبشرية كبيرة خاصة في الأوقات الحرجة مما ينعكس سلبا على سيولة الحركة بالإضافة الى خلق عدة مشاكل من بينها تداخل الحركة الميكانيكية وحركة المشاة وكذا تشبع الشوارع والاختناق على مستوى مفترقات الطرق.

## 6-2-1-2-مفترقات الطرق:

لمفترقات الطرق دور كبير ضمن شوارع المدينة لكونها العنصر المسؤول عن اتجاه سير المركبات ونميز في مدينة تيارت عدة تقاطعات لها أهمية بالغة في تحويل الحركة الميكانيكية.

### الجدول رقم (11): يوضح أهم المفترقات في مدينة تيارت

الرقم	اسم المفترق	الموقع	الحالة	الشكل
01	الريجينا	وسط المدينة	جيدة	+
02	عين بوشقيف	مدخل المدينة	متوسط	+
03	الدائرة	وسط المدينة	جيدة	+
04	الامير عبد القادر	شارع الامير	متوسطة	Y
05	ساحة الشهداء	شارع الحرية	متوسطة	T
06	عيادة العيون	شارع بوعبدلي	متوسطة	Y
07	السوق المغطاة	حي المجدوب	جيدة	+
08	المدرسة	مركز المدينة	جيدة	Y
09	مكتب التشغيل	طريق الجزائر	جيدة	+
10	عين قاسمة	مدخل المدينة	متوسط	+
11	دار الحضانة	حي فريقيو	جيدة	+
12	مديرية التربية	حي روسو	رديئة	Y
13	مشرع الصفا	حي قايدى	متوسط	Y
14	المستقبل	حي المستقبل	جيد	+
15	سوق الفلاح	المنظر الجميل	رديئة	+

المصدر: من إعداد الطالبة 2019

من خلال الجدول المتعلق بالتقاطعات في مدينة تيارت لاحظنا مايلي:

هناك عدد كبير من التقاطعات خاصة المصممة على شكل (+) ولكن خلال المعاينة الميدانية لاحظنا أن هذه التقاطعات تحتوي على الكثير من المشاكل على غرار الاختناقات المرورية وحوادث المرور، ونقص السلامة المرورية ما يؤثر على وظيفتها أما عن حالتها فإن أغلب التقاطعات في مدينة تيارت حالتها متوسطة إلى رديئة وهذا ما أثر على وظيفتها.

## 6-2-1-3-الجسور:

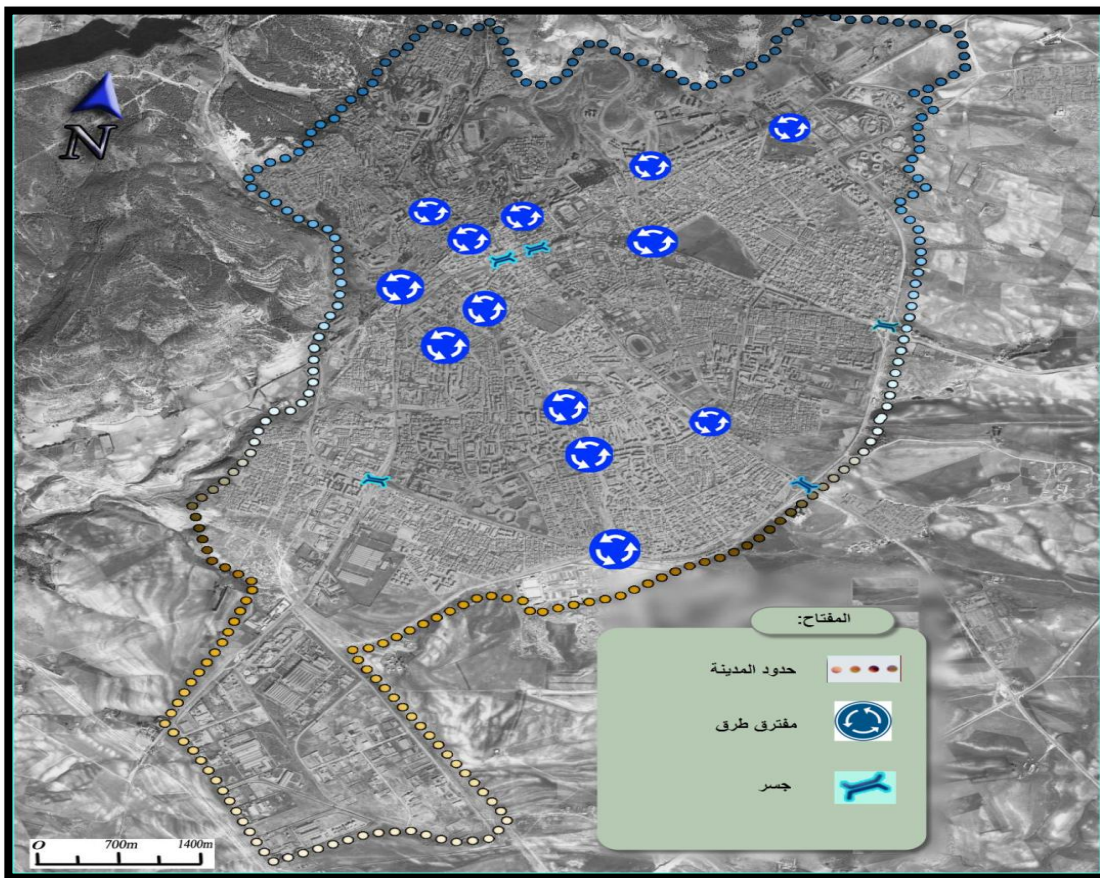
يتواجد بمدينة تيارت مجموعة من الجسور منها ما هو ناتج عن تقاطع مستوى الطريق مع الأودية أو مع السكة الحديدية، الجدول التالي يوضح أهم الجسور المتواجدة بالمدينة.

الجدول رقم (12): يوضح أهم الجسور بمدينة تيارت

اسم الجسر	الموقع	الحالة	الطول (م)	العرض (م)
محمد بوضياف 01	وسط المدينة	جيدة	07	06
محمد بوضياف 02	وسط المدينة	جيدة	07	06
طريق السوق	المدخل الجنوبي للمدينة	جيدة	12	10
طريق بوشيفيف	المدخل الشرقي الجنوبي	جيدة	12	10
حي زعرورة	حي زعرورة	جيدة	12	10

المصدر: مديرية الاشغال العمومية 2019

المخطط رقم (11): يمثل أهم مفترقات الطرق و الجسور في مدينة تيارت



المصدر: www.Google earth.com + معالجة الطالبة 2019.

#### 6-2-1-4-الأرصفة:

من خلال المعاينة الميدانية التي قمنا بها وجدنا أن معظم الأرصفة في حالة جيدة إلا البعض منها حيث تعاني من مشاكل تتمثل في:

\*ضيق الأرصفة حيث أنها لا تتناسب مع كثافة حركة المشاة وهذا ما يجعل بعض المشاة يسيرون على الطريق ما يعرض حياتهم للخطر.

\*إشارات المرور والأشجار على مستوى الأرصفة بدورها معيقة لحركة المشاة.

\*تدهور التبليط ببعض المناطق.

\*عدم توافق الأرصفة مع المعايير التصميمية.

\*السطح الأملس الشديد للأرصفة ما يعرض المشاة للانزلاق وبالتالي الإصابة بالخطر.

الصور رقم (10-11): توضح حالة الأرصفة في مدينة تيارت



المصدر: إنقطاء الطالبة 2019

## 6-2-1-5-المحطات:

### 6-2-1-5-1-المحطات الرئيسية:

هي من بين العناصر المهيكلية لحركة النقل وخاصة النقل الحضري الجماعي، حيث تحتوي مدينة تيارت على 03 محطات رئيسية، واحدة مخصصة لنقل المسافرين خارج المدينة، والثانية لنقل المسافرين بسيارات الأجرة الجماعية من الجهة الشرقية والأخرى من الجهة الغربية، ومحطة ثانوية تقع وسط المدينة، كما تحتوي المدينة على محطات فرعية.

### الجدول رقم (13): يوضح المحطات بمدينة تيارت

اسم المحطة	الموقع	الصفة القانونية	اتجاهها	الحالة	الصورة قم(08) (09) (10)
المحطة البرية(النقل بالحافلات)	وسط المدينة	قانونية	مختلف ولايات الوطن	رديئة	 المصدر: google earth
محطة سيارات الأجرة الجماعية والحافلات(الشرقية)	المدخل الشرقي للمدينة	قانونية	شرق ووسط الوطن (والبلديات)	رديئة	 المصدر: google earth
محطة سيارات الأجرة الجماعية والحافلات(الغربية)	المدخل الجنوبي للمدينة	قانونية	غرب وجنوب الوطن (والبلديات)	متوسطة	 المصدر: google earth

المصدر: مديرية النقل+ تحقيق ميداني 2019

## 6-2-1-5-2-المحطة الثانوية:

تقع وسط المدينة، حالتها متدهورة، غير مهيأة لا تحتوي على أماكن الانتظار كما أنها تعاني من نقص الأمن خاصة مساءً.

## الصورة رقم (12): للمحطة الغير مهيأة



المصدر: إنقاط الطالبة 2019

## 6-2-1-5-3-المحطات الفرعية:

تعتبر هذه المحطات مهمشة مقارنة بالمحطات الرئيسية والمحطة الثانوية لأنها لا تمتلك مساحة مخصصة لها لتجمع الحافلات (حي 40 مسكن، المدرسة، شارع الأخوة قايدوي، حي المقبرة...) وربما يكون هذا سبب في بعض المشاكل التي تخل بنظام النقل الحضري.

الملاحظ في هذه المحطات من خلال الزيارة الميدانية أن:

- معظمها موجودة على حافة الطرقات.
- غياب كلي لمصالح الأمن.
- انعدام مساحات خاصة للتوقف النهائي.
- انعدام أماكن الانتظار ومقاعد الجلوس.

## 6-1-2-6- المساحات الخضراء والمساحات:

تعتبر الرئة التي تتنفس بها المدينة حيث نجدها جيدة خاصة في وسط المدينة وهي متوسطة التهئية كما نجدها تعاني من الإهمال الكبير في الأحياء الأخرى وتتوفر مدينة تيارت كذلك على مساحات عمومية (مساحات الشهداء، عين الجنان، الحديقة العمومية، مدينة الملاهي ...) ومنتزه في الجهة الشمالية للمدينة.

الصور رقم (13-14-15): توضح المساحات الخضراء والمساحات بمدينة تيارت



المصدر: إلتقاط الطالبة 2019

## 6-1-2-7- الشبكات:

أ- شبكة الصرف الصحي: إن شبكة الصرف الصحي المتواجدة في المدينة تمتاز بتوصيل جيد وسهولة الصيانة وهي شبكة موحدة وتصب في الشرق "نهر واصل" وفي الغرب "واد مينا".

ب- شبكة المياه الصالحة للشرب: تعرف المنطقة بتوفر المياه الصالحة للشرب وهذا بتوفير الموارد المستخدمة حاليا وهي:

-منبع توسنينة ذو سعة 600 م<sup>3</sup> بتدفق 70 ل/ثا.

-سد بخدة ذو سعة 30000 م<sup>3</sup> بتدفق 347 ل/ثا.

-محطة معالجة واد مينا سعته 400 م<sup>3</sup> بتدفق 50 ل/ثا.

وهي شبكة تمتاز بربط جيد والسهولة في الصيانة وهي تغطي كامل احتياجات السكان.

ج-الغاز: يعد الغاز الطبيعي مؤشرا من مؤشرات التطور الحضري والاقتصادي حيث نجدها تلبى حاجيات السكان كما تمتاز بالتوصيل الجيد.

د-شبكة الكهرباء: تتزود مدينة تيارت بطاقة كهربائية تلبى حاجيات المدينة والإقليم المجاور لها وذلك لتوفرها على محطة للطاقة الكهربائية في الجهة الجنوبية.

## خلاصة:

- استطعنا أن نستخلص عدة نقاط من خلال الدراسة التحليلية لمدينة تيارت والتي قمنا بها في هذا الفصل وهذه النقاط تتمثل في:
- \* تحتل مدينة تيارت موقعا استراتيجيا في ولاية تيارت و في الجزائر ككل بحكم مناخها الزراعي و كونها همزة وصل بين مختلف مناطق الغرب الجزائري.
  - \* عرفت المدينة نموا عمرانيا كبيرا عن مختلف الحقب الزمنية ما نتج عنه تطور إيجابي في عدد المساكن على مستوى المدينة.
  - \* تباين واضح في توزيع الكثافة السكانية والسكنية وكذا التجهيزات بالنسبة لكل قطاع.
  - \* هناك عوائق طبيعية تحكمت في تحديد اتجاه توسع مدينة تيارت.
  - \* تعدد أنماط المساكن في المدينة بدءا من الحقبة العثمانية ونهاية بالسكنات الجماعية التي تبنتها الدولة مؤخرا للقضاء على أزمة السكن.
  - \* تضم مدينة تيارت عدة شبكات الهامة من الطرق الوطنية والولائية والبلدية، حيث يجتاز ثلاثة طرق وطنية (90-14-23) وطريقين ولائيين (07-11) بالإضافة إلى شبكة من الطرق الحضرية حيث تتميز هذه الشبكات بالحركة المرورية الكثيفة.
  - \* تحتوي المدينة على عدة تقاطعات أساسية ذات حركة مرورية كثيفة.
  - \* تختلف أشكال التقاطعات في المدينة حيث نجد عدة أنماط منها متمركزة في كل القطاعات تقريبا.
  - \* وجود عدة مشاكل في التقاطعات على غرار الاختناق المرورية الاكتظاظ داخلها.
  - \* ضيق الأرصفة.
  - \* وجود محطات النقل وانعدام التهيئة فيها.
  - \* أغلب المحطات تتواجد في مركز المدينة ما يجعلها تسبب الاختناق المروري داخل المدينة.
  - \* تسوء حالة الطرقات وكلما ابتعدنا عن مركز المدينة، وهذا ما يعيق تغطية بعض الأحياء في المدينة.
  - \* ضيق بعض الطرقات وخاصة الطرق الثالثية، مما يزيد من صعوبة التنقل.

## المبحث الثاني: دراسة تحليلية لشبكة النقل الحضري لمدينة تيارت.

### تمهيد:

تعتبر شبكة النقل الحضري وهيكلها القاعدية شريان الحركة التي تبعث داخل المدينة، لأن شبكة الطرق تقوم بربط مختلف الأحياء ببعضها البعض وكذلك ربط الضواحي وأطراف المدينة، كما تشكل المحطات والمواقف وخطوط النقل الحضري عناصر أساسية في منظومة النقل.

مما يجعل لقطاع النقل دورا فعالا وحيويا في تحريك عجلة التنمية المحلية والمساهمة في التكفل الفعلي بحاجيات المواطنين من تنقلات وحتى يتسنى لنا تفعيل هذا الدور وجب علينا الوقوف على الوضعية الحالية للقطاع وضع استراتيجية وانتهاجها لوضع اقتراحات مناسبة لحل مختلف المشاكل الموجودة بمنظومة النقل الحضري من أجل ضمان أفضل حركة تنقل في مدينة تيارت وضواحيها تساهم في نشاطها وترقيتها.

### 1-النقل الجماعي:

تتكون شبكة النقل في مدينة تيارت من:

أ-النقل الحضري: خطوط النقل الحضري داخل المجال الحضري لمدينة تيارت 28 خط يملكها الخواص و08 خطوط عمومية (المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه حضري تيارت).

ب-النقل الشبه الحضري: وتعرف كذلك بالخطوط الولائية وهي التي تربط مختلف مناطق الولاية بمقرها تيارت.

#### الجدول رقم (14): يوضح عدد الخطوط والمركبات موزعة في بلدية تيارت

عدد المتعاملين	عدد المركبات	عدد الخطوط	البلدية	
01	30	08	عام	تيارت
188	198	28	خاص	

المصدر: مديرية النقل تيارت 2019.

#### الجدول رقم(15): شبكة النقل بمدينة تيارت

28 حافلة	مؤسسة النقل الحضري تيارت
220 حافلة	حضري بلدية تيارت
177 حافلة	النقل بين الولايات
881 حافلة	النقل بين البلديات
231 حافلة	النقل الريفي
1778 سيارة	تاكسي حضري
432 سيارة	تاكسي جماعي

المصدر: مديرية النقل تيارت 2019.

## 2- النقل الحضري العمومي: (المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه حضري تيارت)

أنشئت المؤسسة بمقتنى المرسوم التنفيذي رقم 500/06 مؤرخ في 24/12/2006 وكان تاريخ دخولها حيز الخدمة في 09/04/2008، تمتلك المؤسسة إمكانيات بشرية ومادية متعدد بمجموع 160 موظف إضافة إلى 30 حافلة في الحظيرة منها 28 حافلة مستغلة موزعة على 07 خطوط.

2-1- خطوط النقل الحضري العمومي:

### الجدول رقم(16): خطوط النقل الحضري العمومي بمدينة تيارت

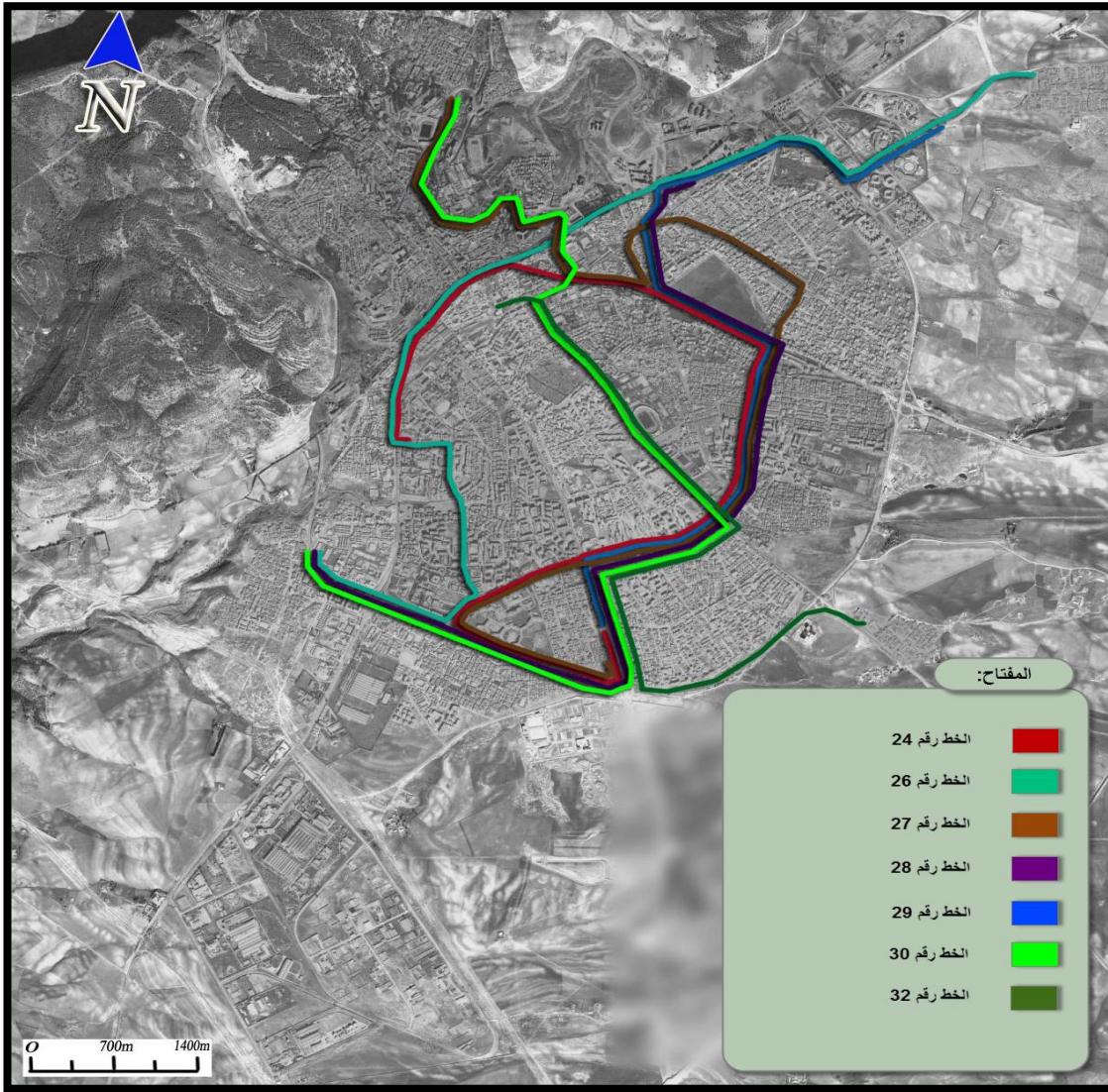
رقم الخط	الانطلاق-الوصول	المحطات	طول الخط		عدد الحافلات	عدد الدورات حافلة/يوم	عدد المقاعد حافلة/يوم
			الذهاب	الإياب			
الخط 24	محطة نقل المسافرين-محطة نقل المسافرين (عين قاسمة)	المركز القديم للحرف التقليدية-المركب الجوارى(المدرسة)-حي 40 سكن-عمارات الفيدا-الملحق البلدي السوناتيا-حي الرحمة-ملتقى الطرق(الأمن الولائي)-مركز البريد(المنظر الجميل)-الجامعة-حي زعرورة(دار الثقافة و الشباب).	8.5 كلم	6 كلم	2	21	2100
الخط 26	حي 405 مسكن-حي كارمان	ملتقى الطرق(زعرورة)-الجامعة(الحديقة)-حي لكادات-محطة نقل المسافرين-نفطال-المركز القديم للحرف التقليدية-مديرية النشاط الاجتماعي-ملتقى الطرق(مركز الفروسية)-الجامعة(كارمان).	10.20 كلم	10.20 كلم	05	18	1800
الخط 27	مستشفى يوسف دمرجي -حي 220 سكن	ثانوية ابن رستم-عين الجنان-حي ابن باديس-مستشفى ميرقو-الحي الإداري(100 مكتب)-الريجينة-حي 40 مسكن-الإذاعة المحلية-عمارات الفيدا-مسجد حي التفاح-ملتقى الطرق(التيتانيك)-المحطو الأخيرة لحي السوناتيا-محطة نقل المسافرين(عين قاسمة)-حي EPLF.	14.40 كلم	12 كلم	03	15	1500
الخط 28	حي 405 مسكن-حي 282 مسكن	ملتقى الطرق (زعرورة)-محطة نقل المسافرين(عين قاسمة)-سوق الفلاح(المنظر الجميل)-ملتقى الطرق (الأمن الولائي)-حي	7.70 كلم	7.70 كلم	06	19	1900

					الرحمة-المحطة الأخيرة لحي السوناتيا- ملتقى الطرق (تيتانيك).		
1900	19	06	10.30 كلم	9.30 كلم	السوق (المنظر الجميل)-ملتقى الطرق (الأمن الولائي)-حي الرحمة-ملتقى الطرق (تيتانيك)-التفاح-صيدلية عمارات عدل-الجامعة (كارمان).	محطة نقل المسافرين-محطة نقل المسافرين (عين قاسمة)	الخط 29
1800	18	03	10.30 كلم	10.20 كلم	ملتقى الطرق (زعرورة)-محطة نقل المسافرين (عين قاسمة) -السوق (المنظر الجميل)-ملتقى الطرق (الأمن الولائي)-ملعب "قايد أحمد"-سرسو-الريجينة-الحي الإداري- مستشفى ميرفو-عين الجنان-عمارات 9eme -مستشفى يوسف دمرجي.	حي 405 مسكن- حي المبرد	الخط 30
2100	21	02	15.60 كلم	15.60 كلم	معهد التربية-مديرية الحماية المدنية- ملعب "قايد أحمد"-ملتقى الطرق (الأمن الولائي)-محطة كارجو-محطة نقل المسافرين (عين قاسمة)-حي السانية-حي عين مصباح.	حي 40 مسكن- عين مصباح	الخط 32

المصدر: المؤسسة العمومية للنقل الحضري تيارت 2019.

ملاحظة: الخط 25 غير مستغل.

المخطط رقم (12): يمثل خطوط النقل الحضري العمومي بمدينة تيارت

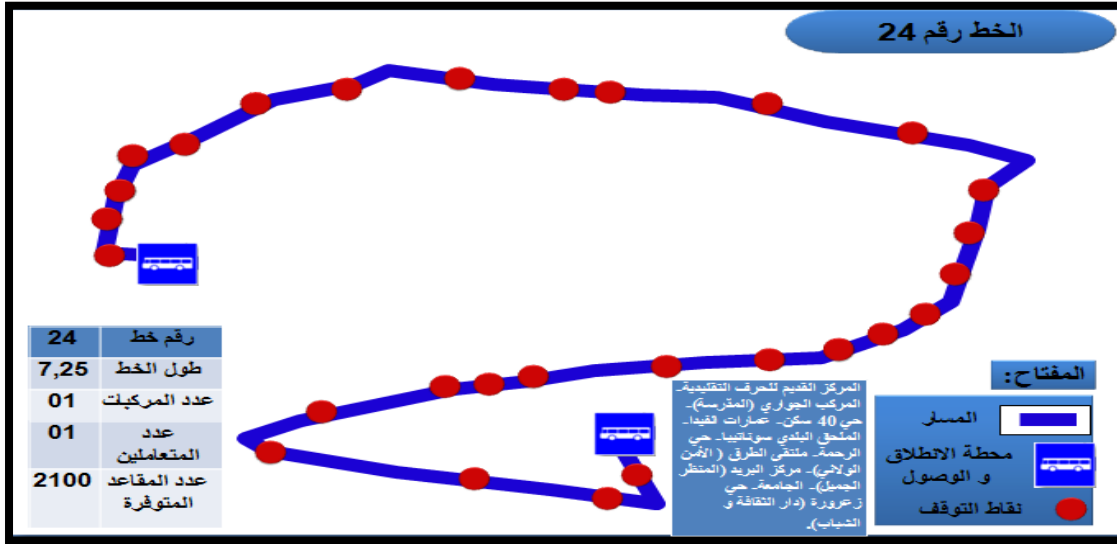


المصدر: www.Google earth.com+ معالجة الطالبة 2019.

1-1-2- مسارات الخطوط العمومية:

1-1-1-2-: مسار الخط رقم 24:

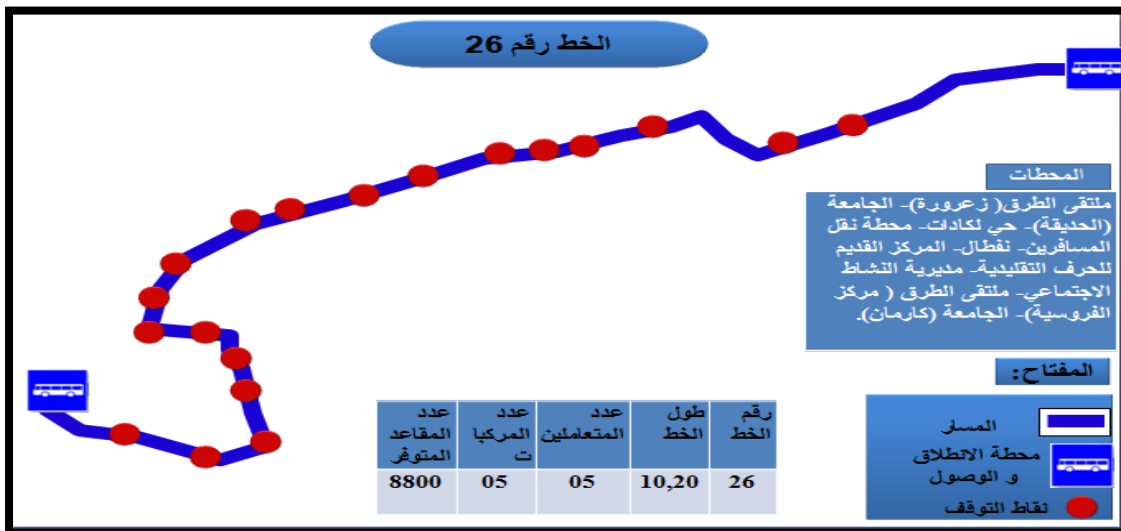
المخطط رقم (13): مسار الخط رقم 24



المصدر: مديرية النقل لولاية تيارت 2019+ إعداد الطالبة 2019.

1-1-2-2-: مسار الخط رقم 26:

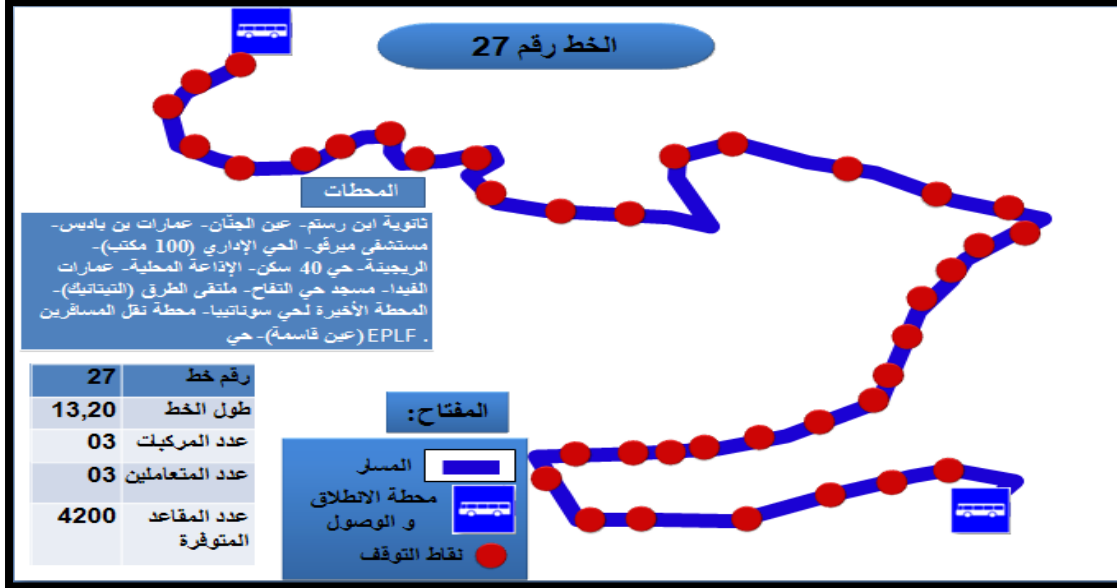
المخطط رقم (14): مسار الخط رقم 26



المصدر: مديرية النقل لولاية تيارت 2019+ إعداد الطالبة 2019.

3-1-1-2: مسار الخط رقم 27:

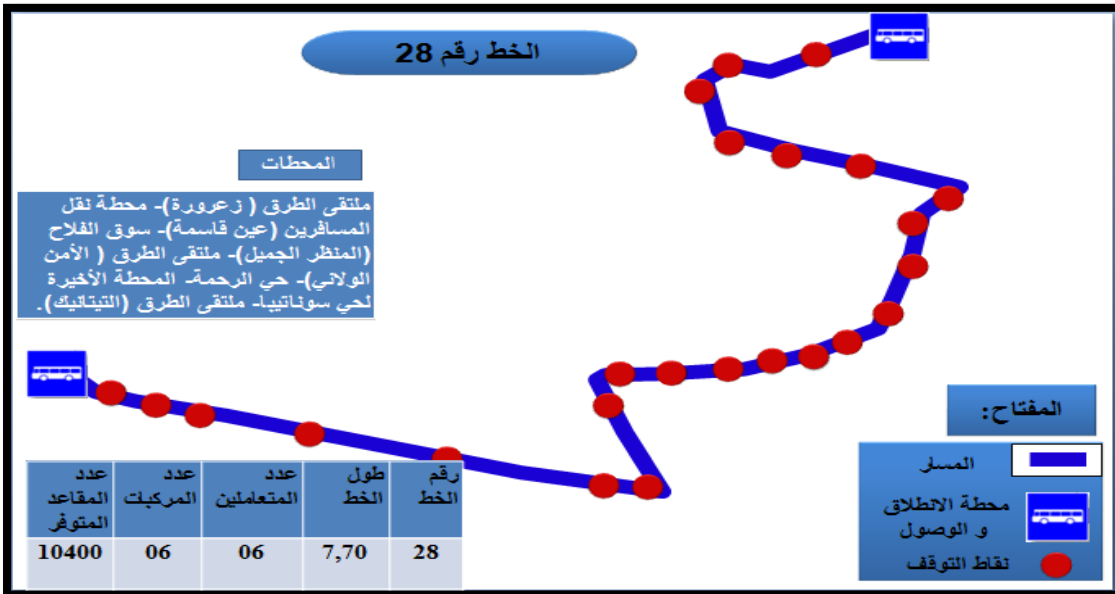
المخطط رقم (15): مسار الخط رقم 27



المصدر : مديرية النقل لولاية تيارت 2019+ إعداد الطالبة 2019.

4-1-1-2- : مسار الخط رقم 28:

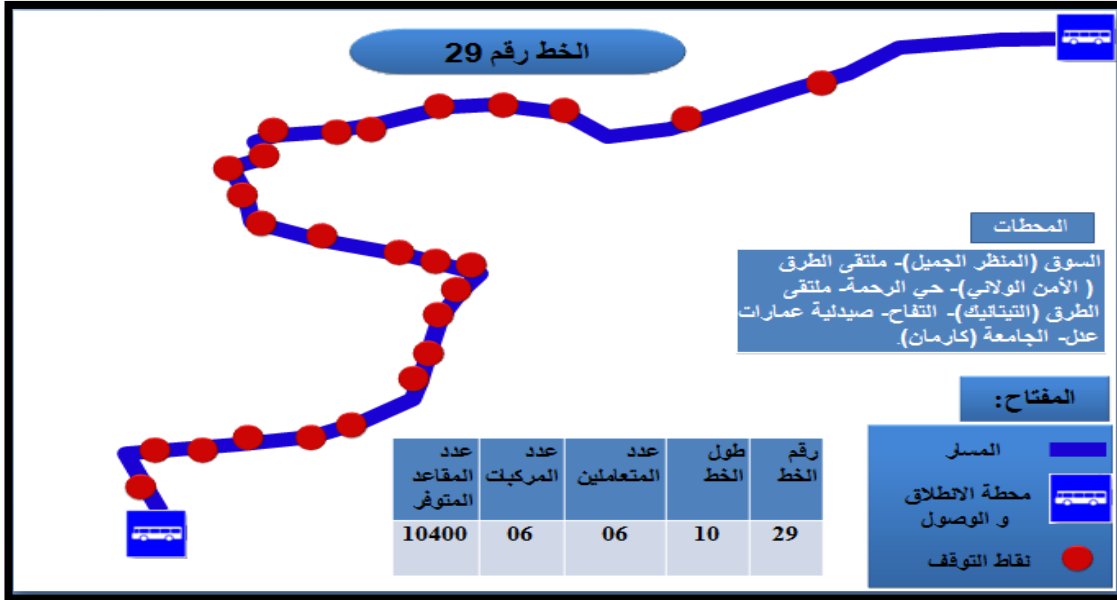
المخطط رقم (16): مسار الخط رقم 28



المصدر : مديرية النقل لولاية تيارت 2019+ إعداد الطالبة 2019.

2-1-1-5: مسار الخط رقم 29:

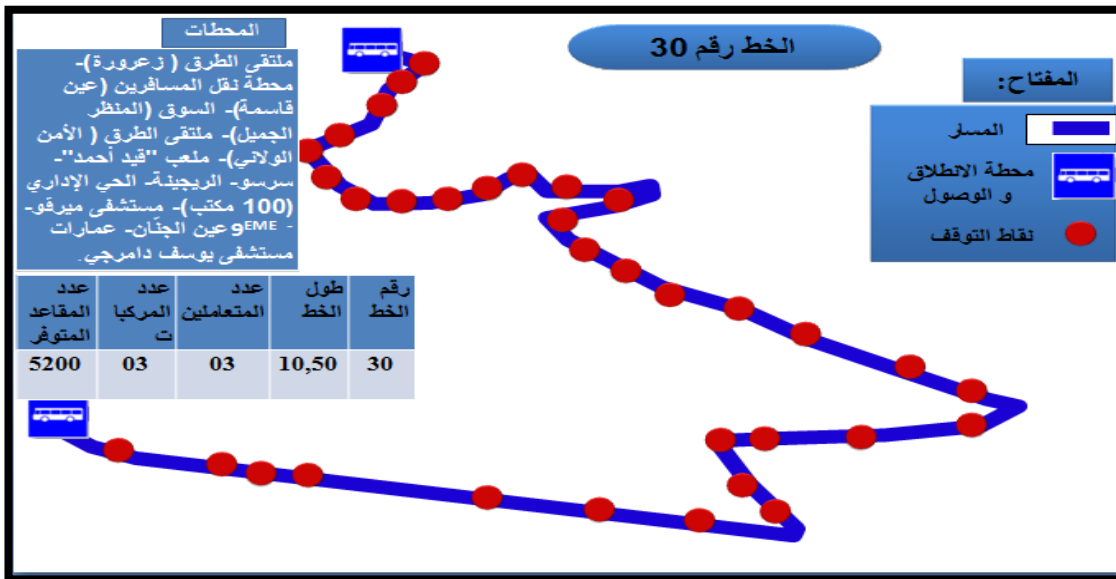
المخطط رقم (17): مسار الخط رقم 29



المصدر: مديرية النقل لولاية تيارت 2019+إعداد الطلبة 2019.

2-1-1-6: مسار الخط رقم 30:

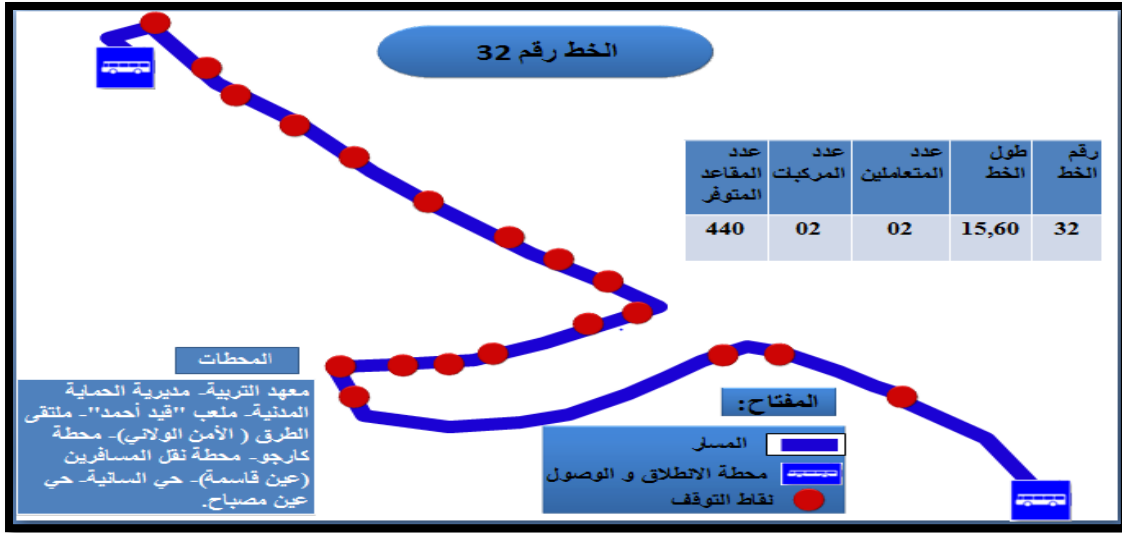
المخطط رقم (18): مسار الخط رقم 30



المصدر: مديرية النقل لولاية تيارت 2019+ إعداد الطلبة 2019.

7-1-1-2: مسار الخط رقم 32:

المخطط رقم (19): مسار الخط رقم 32



المصد

در: مديرية النقل لولاية تيارت 2019 + إعداد الطالبة 2019.

2-2- خطوط النقل الحضري (القطاع الخاص):

الجدول رقم (17): خطوط النقل الحضري الفعلية بمدينة تيارت

رقم الخط	الانطلاق- الوصول	المحطات	طول الخط (كلم)	عدد الحافلات	عمر الحافلة	زمن الرحلة (دقيقة)
01	وسط المدينة- كارمان	معهد التربية البيداغوجية-ث أحمد مدغري-م ن المسافرين-مركز تربية الخيول-القرية-كارمان.	7.40	12	12.67	45
02	وسط المدينة- المنظر الجميل	مديرية التربية-مصلحة البريد- ديوان الترقية و التسيير العقاري- حي 700 مسكن-حي المنظر الجميل.	4.80	22	11.82	40
03	وسط المدينة- حي بوهني	المدرسة-شارع أول نوفمبر- صندوق التوفير-ث ابن رستم- المستشفى-حي بوهني.	2.20	24	13.71	30

34	16	02	4.50	م مفدي زكريا-الحماية المدنية- الملعب-نقطة دوران السوبر-حي السينيا.	وسط المدينة- السينيا	04
35	12.86	21	6.25	ن دوران مشرع الصفا-نزل العباسيين-ملحق بلدي-مركز تكوين الإداري-سوق الجملة-ن دوران زعرورة-حي زعرورة.	وسط المدينة- حي زعرورة	05
40	12.62	21	4.30	حي روسو-الحماية المدنية- الملعب-ن دوران السوبر-حي الرحمة-الملحق البلدي-السوناتيا.	وسط المدينة- سوناتيا	10
35	12.8	10	2.90	مصلحة الولادات-الضمان الاجتماعي-حي الرائد سي الزويبر-حي لكادات-حي الجامعة.	وسط المدينة- الجامعة	11
40	13.5	12	03	ن دوران مشرع الصفا-م ن المسافرين-سوق الجملة-واد الطلبة.	وسط المدينة- مزغيدة	13
40	17.11	09	4.60	ث أحمد مدغري-دار العجزة-حي بوليس عمار-حي التفاح.	وسط المدينة- التفاح	14
40	11.2	05	7.40	دار الصحافة-ث أحمد مدغري-ث حلوز-م المسافرين للشرق-حي 405 مسكن.	وسط المدينة- 405 مسكن	15
48	9.6	15	8.60	محطة عين قاسمة-حي المنظر الجميل-الحماية المدنية-الريجينة- محطة المسافرين-حي 124 مسكن-حي 500 مسكن-محطة عين قاسمة.	خط دائري	C

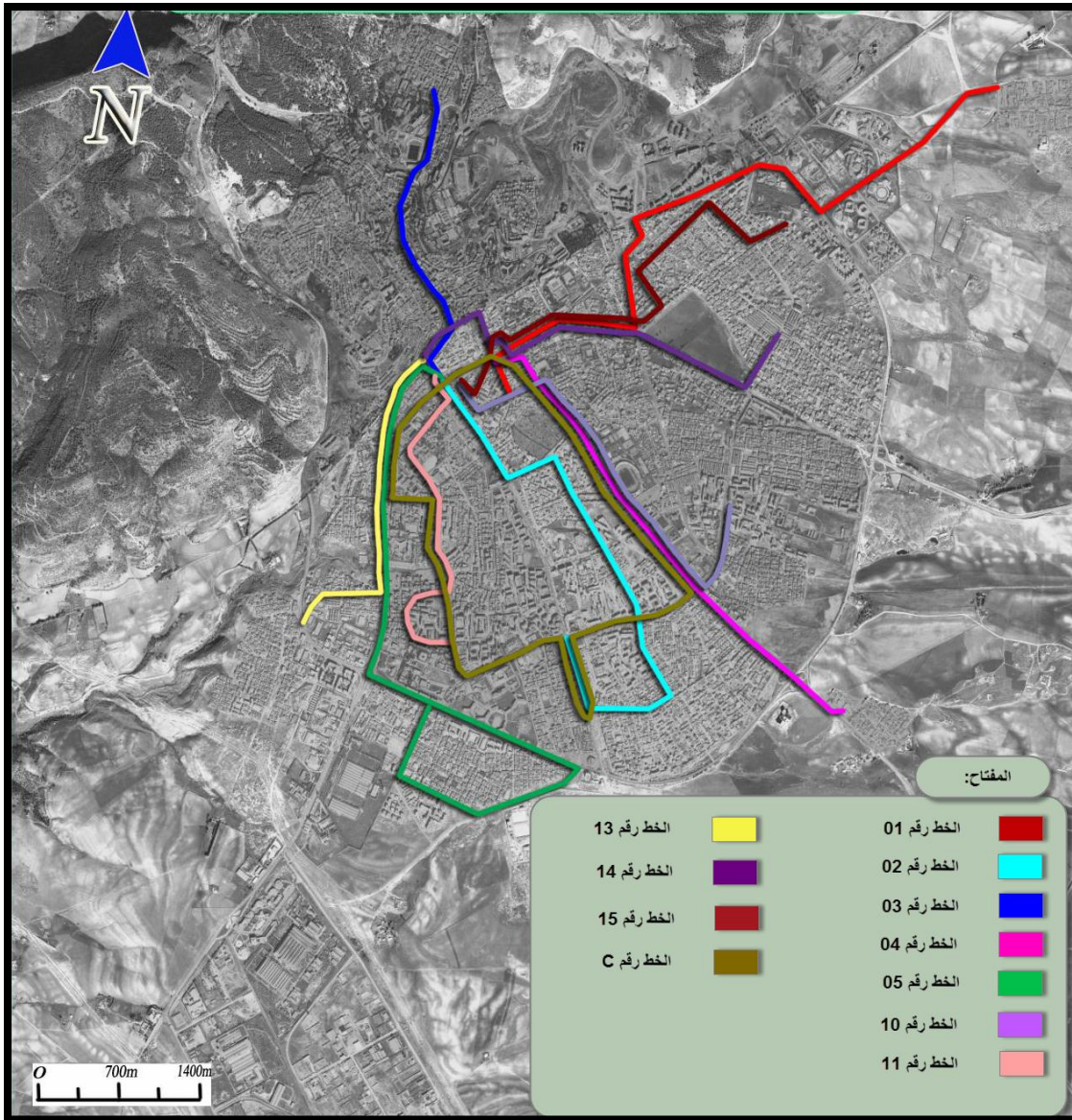
المصدر: المؤسسة العمومية للنقل الحضري تيارت 2019.

ملاحظة: الخط 17 غير مستغل.

من خلال الجداول نجد أن شبكة النقل الجماعي لمدينة تيارت تتميز بالخصائص التالية:

المسارات تمتد معظمها على أهم محاور حركة المرور مثل الخط 2-3-5-14-28-29-30، مرور معظمها على نفس المسار، وجود تباين حيث نجد تركزا في وسط المدينة وانعدامها كليا في الشمال الغربي لها.

المخطط رقم (20): يمثل خطوط النقل الحضري الفعلية بمدينة تيارت



المصدر: www.Google earth.com+ معالجة الطالبة 2019

2-2-1-1 مسارات خطوط القطاع الخاص:

2-2-1-1: مسار رقم 01:

المخطط رقم (21): مسار الخط رقم 01



المصدر: مديرية النقل لولاية تيارت 2019+ إعداد الطالبة 2019.

2-2-1-2: مسار رقم 02:

المخطط رقم (22): مسار الخط رقم 02



المصدر: مديرية النقل لولاية تيارت 2019+ إعداد الطالبة 2019.

2-2-1-3: مسار رقم 03:

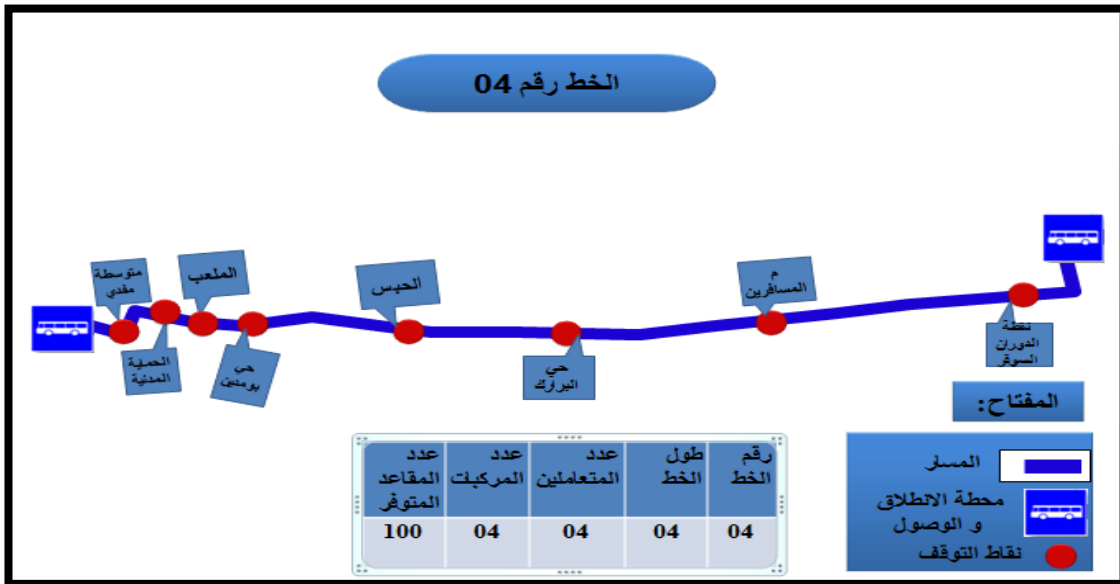
المخطط رقم (23): مسار الخط رقم 03



المصدر: مديرية النقل لولاية تيارت 2019+إعداد الطالبة 2019.

2-2-1-4: مسار رقم 04:

المخطط رقم (24): مسار الخط رقم 04

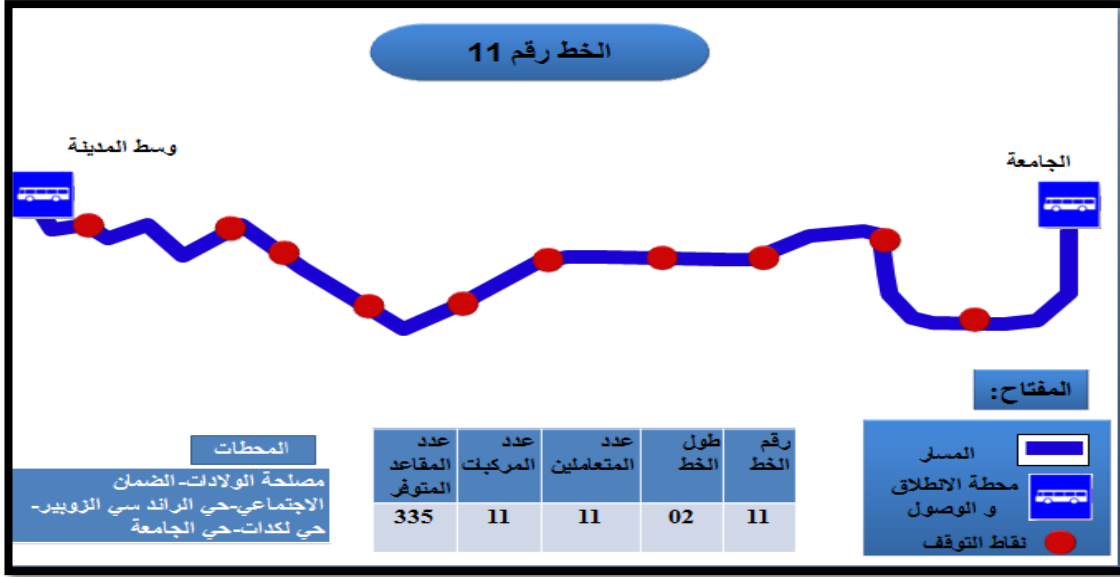


المصدر: مديرية النقل لولاية تيارت 2019+ إعداد الطالبة 2019.



2-2-1-7: مسار رقم 11:

المخطط رقم (27): مسار الخط رقم 11



المصدر: مديرية النقل لولاية تيارت 2019+إعداد الطالبة 2019.

2-2-1-8: مسار رقم 13:

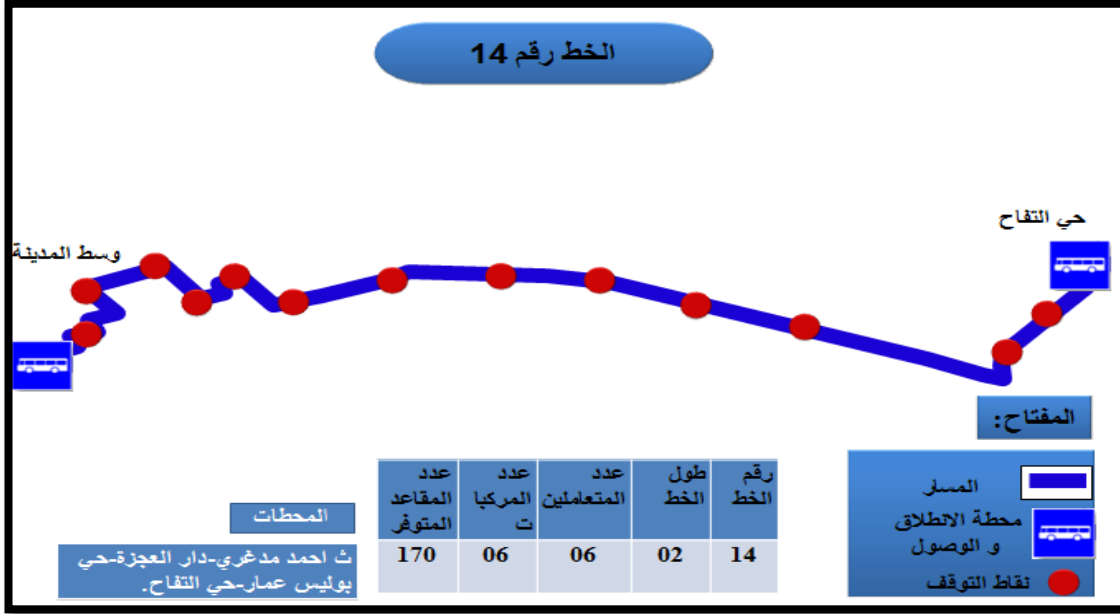
المخطط رقم (28): مسار الخط رقم 13



المصدر: مديرية النقل لولاية تيارت 2019+إعداد الطالبة 2019.

9-1-2-2: مسار رقم 14:

المخطط رقم (29): مسار الخط رقم 14



المصدر: مديرية النقل لولاية تيارت 2019+إعداد الطلبة 2019.

10-1-2-2: مسار رقم 15:

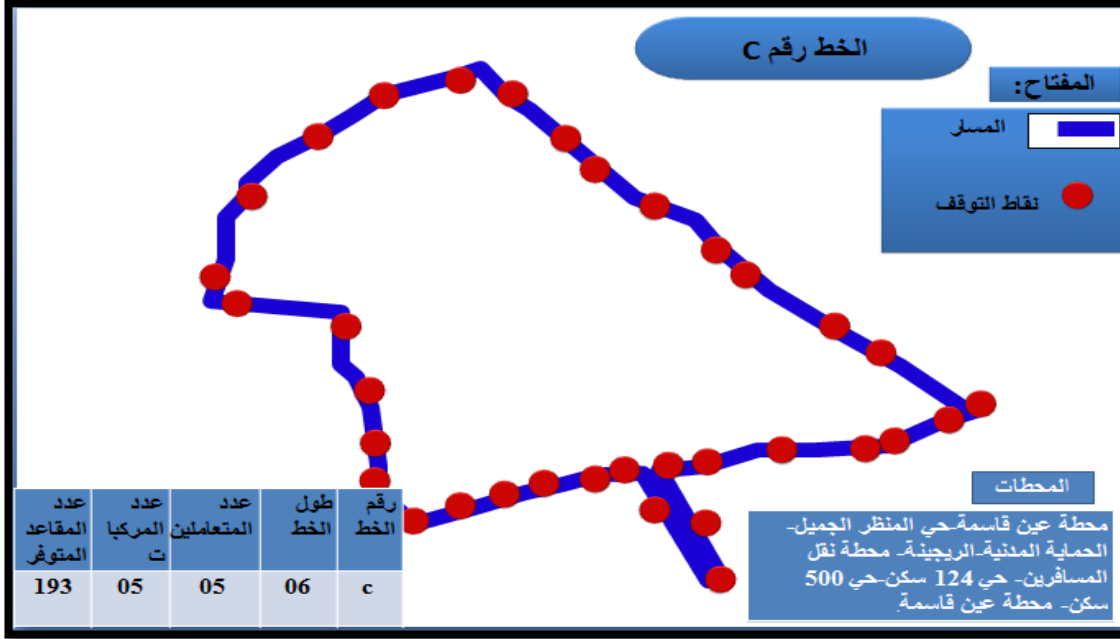
المخطط رقم (30): مسار الخط رقم 15



المصدر: مديرية النقل لولاية تيارت 2019+ إعداد الطلبة 2019 .

11-1-2-2: مسار رقم C:

المخطط رقم (31): مسار الخط رقم C



المصدر: مديرية النقل لولاية تيارت 2019+إعداد الطالبة 2019.

ملاحظة: الخطين رقم 17 و 22 غير مستغلين

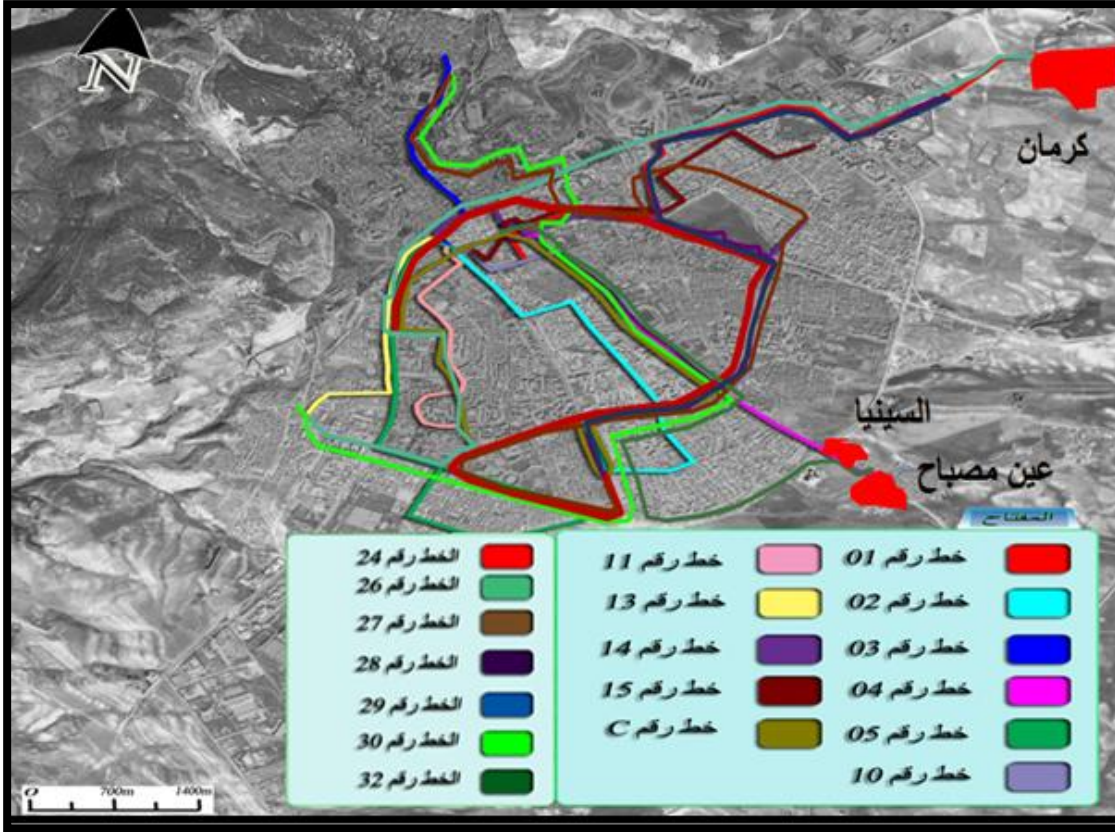
تحليل: من خلال مخططات نجد أن شبكة النقل الجماعي لمدينة تيارت تتميز بالخصائص التالية:

المسارات تمتد معظمها على أهم المحاور حركة المرور مثل الخط 2-3-5-14-28-29-30، مرور معظمها على نفس المسار، وجود تباين حيث تركز جل الخطوط في وسط المدينة وانعدامها كليا في الجهة الشمال الغربي لها، كما نلاحظ نقص كبير في الخطوط التي تغطي الضواحي بحيث الموجودة ليست كافية.

2-3-تغطية خطوط النقل الجماعي الحضري للمدينة:

من خلال المخطط نلاحظ أن معظم خطوط الحضري للقطاع العام والخاص بكثرة في الجهة الجنوبية للمدينة على عكس الجهة الشمالية والتي بها ثلاث خطوط فقط، محاور فيها نسبة كبيرة من الحراك للنقل الجماعي كمحور سوق الفلاح ومحور السوناتيا مع محور الطريق الوطني رقم 23، أما المحاور ذات عدد الخطوط قليلة ونسبة الحراك ضعيفة.

المخطط رقم (32): يمثل خطوط النقل الحضري الموجودة في المدينة وضواحيها



المصدر: www.Google earth.com+ معالجة الطالبة 2019

2-4- ملكية الناقلين للحافلات لكل قطاع:

الجدول رقم (18): ملكية الناقلين للحافلات

عدد المالكين الخواص	القطاع العام	عدد الحافلات
150	00	حافلة واحدة
03	00	من 2 الى 5 حافلات
00	00	من 6 الى 10 حافلات
00	30	اكثر من 10 حافلات
183		مجموع العدد الكلي للحافلات

المصدر : مديرية النقل لولاية تيارت 2019+ معالجة الطالبة 2019.

### تحليل:

يبين الجدول سيطرة القطاع الخاص بحيث غطي نسبة 82% من الحظيرة المستغلة جلمهم يملكون حافلة واحدة لذا نسجل عدد معتبر من الناقلين، وبالرغم من محدودية وحدة النقل للمؤسسة العمومية للنقل الحضري إلا أنها تملك حظيرة توقف وورشة صيانة جيدة وهذا ما لا نجده في الناقلين الخواص.

### 3- النقل بسيارات الأجرة:

رغم العدد الهائل لسيارات الأجرة الحضرية إلا أنها تفتقد إلى محطة خاصة بها وهذا ما يجعلها مبهمة الاتجاه.

الجدول رقم (19): يبين عدد سيارات الأجرة الحضرية و نسبة استغلالها و مدة التنقل

عدد السيارات المتوفرة	عدد السيارات المستغلة	نسبة الاستغلال%	متوسط مدة التنقل
2133	1927	90.34%	15 دقيقة

المصدر: مديرية النقل لبلدية تيارت 2019.

### تحليل:

بالرغم من أن سكان مدينة تيارت وضواحيها يفضلون استعمال سيارات الأجرة الحضرية بسبب الفوضى الملاحظة في النقل بواسطة الحافلات وهذا ما يفسر وجود عدد كبير من السيارات المستغلة (1927) وارتفاع نسبة استغلالها إلا أن النقل بواسطة سيارات الأجرة لا يخلو من النقائص والمشاكل والتي تحصلنا عليها من خلال محاورتنا للمستعملين وأصحاب السيارات وكذا مقابلة مع الموظفين في مديرية النقل وأهم هذه المشاكل هي:

### 3-1- المشاكل المسجلة من طرف المستعملين:

- عدم تلبية السائقين لطلبات المستعملين (غياب مسارات محددة).  
 - رفض تقديم الخدمة من طرف بعض السائقين (السبب في بعض الأحيان رداءة الطرقات، طول المسافة).  
 - زيادة الثمن وعدم احترام القوانين المحدد من طرف وزارة النقل (بحيث الثمن يحدد من طرف وزارة النقل حسب الكيلومتر).

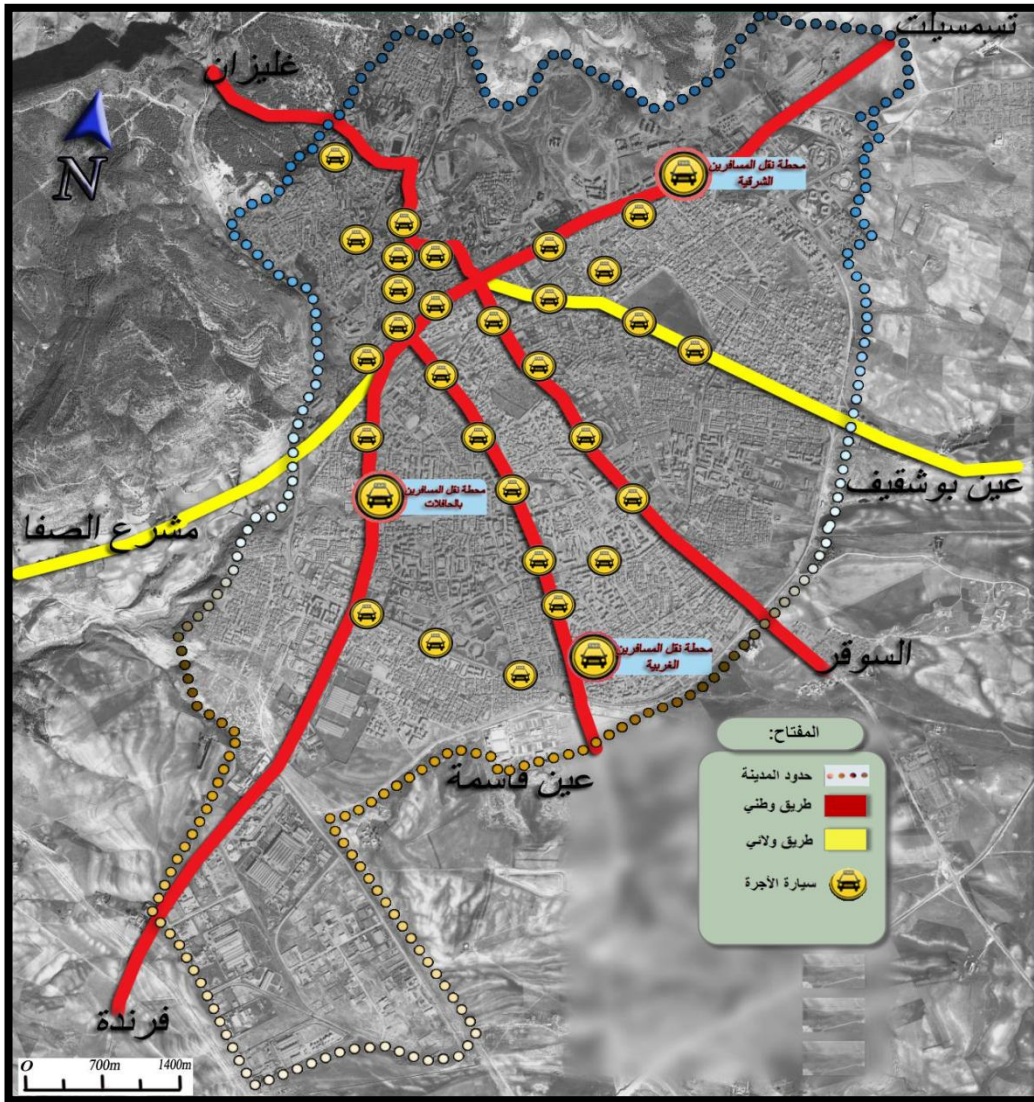
- رفض السائقين حمل أكثر من مواطن واحد خلال الرحلة.

### 3-2- المشاكل المسجلة من طرف السائقين:

-أغلب المسارات التي يسلكونها غير مهيأة (تواجد حفر المعيقة للحركة داخل الأحياء أو بسبب صيانة قنوات الغاز أو الصرف الصحي).

-غياب الإشارات على مستوى الطرقات وإن وجدت غير مطابقة للمواصفات التقنية أو تحتاج الى صيانة.

المخطط رقم (33): يمثل ترددات سيارات الأجرة بمدينة تيارت



المصدر: www.Google earth.com+ معالجة الطالبة 2019.

**4- النقل غير الرسمي (les clandestins):**

عرفت الجريدة الرسمية 88/17 في مادتها 16 النقل كما يلي: يعد النقل في نظر القانون كل نشاط ينقل بواسطته شخص طبيعي أو معنوي أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر على متن مركبة مهما كان نوعها.

وعرفت المادة 18 من نفس الجريدة الرسمية السابقة للنقل العمومي: يعد نقلا عموميا كل نقل يتم مقابل أجر ولحساب الغير يقوم به أشخاص طبيعيين أو معنويين مرخص لهم لهذا الغرض. (الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، تنظيم النقل البري وتوجيهه، القانون 88/18، المؤرخ في 10 ماي 1988، ص 785).

هو كل نشاط يقوم به شخص طبيعي من مكان إلى آخر على متن مركبته الخاصة مقابل أجر متفق عليه وللحساب الغير ولكن بدون ترخيص قانوني.

**4-1- أسباب انتشار النقل غير رسمي في المدينة:**

إن مهنة النقل غير الشرعي من بين المهن المعروفة منذ سنوات عديدة في مدينة تيارت، وقد ساهم انتشارها أسباب عديدة والتي تضافرت من بينها ضعف قطاع النقل بالكثير من الأحياء خاصة التي تقع على الضواحي (حي كارمان -حي سينيا -حي ببيان مصباح- حي سيدي خالد -حي شعيب -حي ليبيا-حي لآسيتي وغيرها) وذلك راجع إلى سوء نوعية الخدمة المقدمة من قبل الناقلين الشرعيين، وكذلك عامل الفقر والبطالة.

ويمكن ذكر بعض الأسباب التي تدفع للعمل في هذا الميدان:

**4-1-1- قلة المصاريف هذه الخدمة:**

إن التكلفة النقل غير رسمي قليلة مقارنة مع تكلفة النقل بالنسبة لسيارات الأجرة ذلك أنهم لا يدفعون ضرائب لخزينة الدولة وأجر رخصة الكراء لرخصة الاستغلال وحقوق التوقف في الطرق البلدية، التامين على الأشخاص أين ينقلونهم وهذا ما حفز المواطنين للعمل في هذا المجال لأن المصاريف قليلة للدخل المتحصل عليه حيث تقتصر على: سعر الوقود، وتكاليف الإصلاح.

#### 4-1-2- ضعف قطاع النقل الجماعي وتقديمه خدمة ذات نوعية متوسطة:

- أوقات الانتظار طويلة.
- عدم احترام الناقلين الأوقات.
- نقص كبير في جودة خدمات النقل الجماعي.
- عدم تغطية خطوط النقل بعض الأحياء وضواحي المدينة بحيث الموجودة غير كافية.

#### 4-1-3-محدودية خدمة النقل ليلا :

إن الملاحظ لحركة المرور ليلا قليلة بشكل كبير، وهذا راجع لعدة أسباب أهمها أنه لا يوجد تناوب بين سيارات الأجرة في العمل ليلا وهذا ما يجعل عرض النقل قليل جدا ويتكفل بذلك أصحاب النقل غير رسمي ولكن بسعر مضاعف على سعر العادي خاصة عند التنقل إلى الأحياء المتواجدة في ضواحي المدينة، مما يتحتم على المواطن تقبل ذلك لعدم توفر البديل.

#### 4-1-4-عدم تلبية سيارات الأجرة لطلبات المتنقلين:

إن سيارات الأجرة التي تجوب شوارع مدينة تيارت تزيد عن 1640 سيارة أجرة ولكن رغم عددها الهائل لأنها لم تستطع تخفيف من أزمة النقل ورفع المعاناة عن المواطن البسيط، وذلك بسبب القوانين التي فرضها سائقي سيارات الأجرة، التي أدت إلى فوضى كبيرة وزيادتها في تعقيد الوضع إلى درجة لم تستطع السلطات المعنية على إعادة الأمور إلى نصابها وأصبحت عاجزة أمام هذا المشكل الكبير.

#### 4-2-طريقة عمل النقل غير رسمي:

يظهر الواقع إن عدد كبير من ممتننين النقل الغير رسمي هم من العمال المسرحين من المؤسسات المنحلة في السنوات الأخيرة ، أو الذين فشلوا في إيجاد مهنة قادرة لإعالة عائلاتهم وقد كانت منحة التسريح الوعي رأس المال الذي انطلق منه هؤلاء للدخول إلى المهنة أين كانت البداية باقتناء سيارة في حالة متوسطة الاستعمال، وفئة أخرى يزداد عددهم باستمرار هي فئة الشباب البطالة إذ تعد لهم هذه المهنة هروبا من الروتين اليومي، بالإضافة إلى وجود أشخاص آخرين هدفهم الحصول على دخل إضافي خصوصا من تتكون عائلاتهم من عدد كبير من الأفراد، ويعمل أصحاب النقل غير الرسمي كل أيام الأسبوع وكل ساعات اليوم باستثناء أيام عطب أو إصلاح السيارات.

#### 4-3- أوقات عمل أصحاب النقل غير رسمي:

يكثر الطلب اليومي في الفترة المسائية من الساعة ( 7:00 - 10:00 صباحا) وهو ما يعني وقت تنقل المواطنين من أماكن إقامتهم إلى مراكز عملهم المختلفة في قطاعات: الصناعات، التجارة، التعليم، الصحة، الدراسة..... الخ، وهذه الفترة يعاني فيها النقل الجماعي من اكتظاظ وامتلاء تام للحافلات أو نقصها خاصة على مستوى ضواحي المدينة مما يجعل المواطنين البحث عن وسيلة أخرى، كما تعرف الفترة المسائية من الساعة (16:00-19:00 مساء) ارتفاعا في الطلب نظرا لخروج العمال من أماكن عملهم ومدارسهم إلى محل إقامتهم، لاسيما الطلبة والفئات العاملة الذين يقطنون في الضواحي. أما باقي الساعات اليوم يلبي النقل الغير الرسمي طلبات النقل الاستعجالية للمواطنين.

#### 4-4- مواقف الانتظار أصحاب النقل غير الرسمي للزبائن:

من بين الأشياء الملفتة بالنسبة للعاملين في النقل الغير الرسمي هو كيفية اختيارهم للمواقف والأسباب التي تجعلهم يفضلون موقفا عن الآخر، كما أن لكل موقف مجموعة من السيارات خاصة به، أي ان كل مجموعة من العاملين في النقل الغير رسمي تحتكر موقفا معينا وترتبط شروط اختيارهم للمواقف بـ:

-قريبة من مقر سكنهم وذلك لجلب أكبر عدد من الزبائن لتقتهم بهم خاصة العائلات.

-اختيار الأماكن التي تقل فيها المضايقات من طرف الشرطة أو لاتساع الطرق وعدم التسبب في الازدحام.

ومن الأماكن التي يكثر فيها أصحاب النقل غير الرسمي هي: حي بلزرق - حي لاسيتي - حي سيدي خالد -حي كارمان - حي ببيان مصباح - حي سينيا - قرب المستشفيات - أمام محطة المسافرين - أمام مراكز التسوق - في الأماكن التي تفتقر للنقل الجماعي.

## 5-الهيكل القاعدية للنقل الحضري الجماعي:

### 5-1-المحطات:

5-1-1-محطات النقل الحضري الجماعي: توجد مجموعة من المحطات الخاصة بحافلات النقل الجماعي، وهي موزعة في كامل المدينة وتضم مجموعة من الخطوط مع بعض أو خط واحد، ومن بين هذه المحطات:

### الجدول رقم (20): محطات النقل الحضري الجماعي

اسم المحطة	الموقع	الصفة القانونية	الخطوط الموجودة	الحالة
La gare	وسط المدينة	قانونية	10-05-02-14-15	سيئة
محطة المدرسة	وسط المدينة	قانونية	11-03 -C	متوسطة
محطة المقبرة	وسط المدينة	قانونية	01-04	متوسطة

المصدر: زيارة ميدانية 2019.

أما الخط رقم (13) توجد له محطة خاصة وهي غير قانونية.

### 5-1-2-محطة سيارات الأجرة الحضرية:

وهي محطات غير قانونية تقع في وسط المدينة بالإضافة إلى ذلك هي محطة فوضوية.

### 5-1-3-المواقف النقل الحضري بالحافلات:

من أجل تلبية خدمة النقل تتوزع المواقف على مختلف الخطوط الحضرية، حيث تتراوح المسافة فيما بينها حوالي 200-700م، هذه المواقف غير منتظمة وعشوائية مقارنة مع المقررة من قبل مديرية النقل التي يكون توزيعها غالبا حسب التركيزات السكانية. لاحظنا من خلال الزيارة الميدانية ان بعض المواقف تشكل خلل على مستوى الحركة المرورية مثل الموقف الموجود بجانب مديرية التربية فهو يقع في مفترق طرق، كما أن غياب أماكن الانتظار، مقاعد الجلوس وإشارات التوقف التي تدل على وجود موقف للحافلات أدى إلى تدهور خدمة النقل الحضري على مستوى مدينة تيارت.

### خلاصة الفصل:

حولنا من خلال الدراسة التحليلية لشبكة النقل الحضري الجماعي والنقل بسيارات الأجرة والنقل غير الرسمي لمعرفة المشاكل والنقائص التي تعاني منها وبعد المعاينة التي قمنا بها وجدنا أن النقل الحضري لا يتوزع بشكل يتلاءم مع احتياجات المدينة حيث انه لا يغطي الضواحي والجهة الشمالية الغربية نظرا لطبيعة الجغرافية للمنطقة، كما أن المدينة همزة وصل وعبور لمختلف الجهات إذا أن مرور الحركة الانتقالية في وسط المدينة يزيد من درجة ازدحام الطرق، كما لاحظنا أنه لا يوجد تنسيق بين التوسعات العمرانية الحديثة وشبكة النقل داخل المدينة مما أفرز عدة مشاكل منها:

- عدم ربط شبكة النقل الضواحي والأحياء بمركز المدينة.
  - تغيير المسار دون رخصة لبعض الخطوط.
  - سوء تنظيم شبكة النقل حضري نظرا لطبوغرافية المدينة مما يصعب التنقل لبعض الأحياء.
  - تركيز الحركة في وسط المدينة حيث تتواجد أغلب التجهيزات والمراكز التجارية مما يخلق نوع من الازدحام.
  - تغيير المسار دون رخصة لبعض الخطوط.
- كل هذه المشاكل ساهمة في إحداث خلل في منظومة النقل داخل المدينة .

## الفصل الثالث:

تمهيد.

1- نتائج الاستثمار.

2- تنظيم النقل الحضري داخل المدينة.

3- علاقة بين التوسع العمراني والنقل الحضري.

4- العوائق التي تساهم في عدم تغطية الجيدة لوسائل النقل كافة أجراء المدينة.

5- التنسيق بين مخطط النقل ومخطط العمراني.

6- الاقتراحات والتوصيات.

خلاصة الفصل.



**تمهيد:**

على ضوء تحليل شبكة النقل الحضري الجماعي والنقل بسيارات الأجرة والنقل الغير رسمي وتحليل الاستثمار، ومن خلال الزيارة الميدانية والدراسة التحليلية التي تمت في الفصول السابقة استطعنا تحديد مختلف المشاكل والنقائص التي تعاني منها شبكة النقل داخل المدينة وعلا هذا الأساس ارتأينا اقتراح عدة نقاط قد تكون حلول مستقبلية من أجل الحصول على شبكة نقل مستدامة تواكب العصرنة والتطور.

إن سرعة التوسع الحضري والنمو الديموغرافي وسوء تنظيم النقل الحضري أدى إلى اختلال منظومة النقل داخل المدينة وهذا ما ساعد على انتشار النقل الغير رسمي وكذلك طبوغرافية المنطقة ساهمت في سوء توزيع خطوط النقل أدى ظهور أحياء وضواحي تعاني من العزلة ومن أجل معرفة تفاصيل هذه المشاكل قمنا بتحليل نتائج الاستثمارات الموزعة على سكان المدينة.

## 1- نتائج الاستمارة:

### -العينة:

تم توزيع 200 نسخة من نموذج الاستمارة على سكان مدينة تيارت: تلاميذ-طلبة-موظفين-  
بطلين لكلا الجنسين إلا أن الإجابة لم تصل إلا من طرف 120 شخص فقط وهي العينة المتاحة لنا  
لدراسة وتحليل أجوبتها على الشكل التالي:

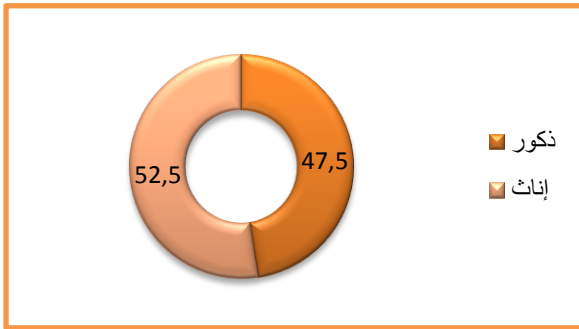
### -البيانات الشخصية:

#### 1-الجنس:

الشكل رقم (10): دائرة نسبية للذكور

الجدول رقم (21): عدد الذكور والإناث

والإناث



المصدر: نتائج استمارة الأسئلة 2019.

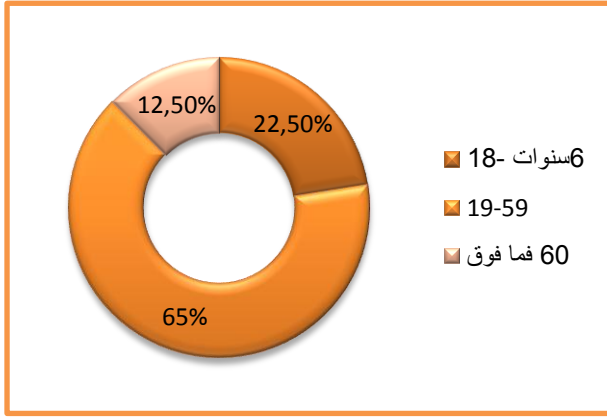
النسبة المئوية	العدد	
47.5%	57	الذكور
52.5%	63	الإناث
100%	120	المجموع

-عدد الذكور والإناث بنسب 47.5% و 52.5% على التوالي يدل على نسب تتقل متقاربة بين  
الفتتين.

2- الأعمار :

الجدول رقم (22): الأعمار

الشكل رقم (11): دائرة نسبية تمثل الأعمار



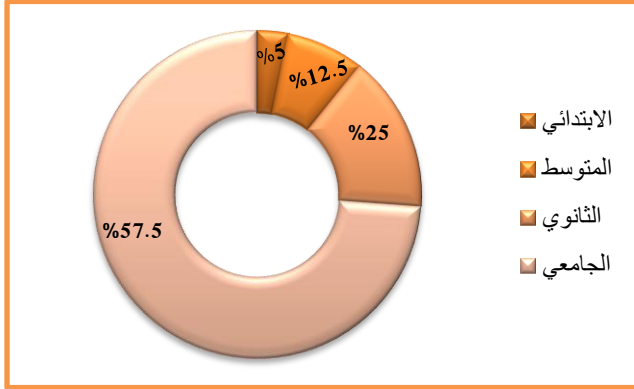
النسبة المئوية	العدد	
%22.5	27	18-6
%65	72	59-19
%12.5	15	60 فما فوق
%100	120	المجموع

المصدر: نتائج استمارة الأسئلة 2019.

-تتكون عينة الدراسة أساسا من فئة الشباب بنسبة 65% و يتراوح سنها بين 19 إلى 59 سنة كونها تمثل مجموعة الطلاب والموظفين وهم الأكثر تنقلا، ويليها بنسبة 22.5% فئة من 6 إلى 18 سنة وتمثل كل من التلاميذ والطلاب الذين ينتقلون إلى المدارس عادة باستعمال النقل المدرسي أو المشي على الأقدام، وأقل نسبة تمثل 12.5% وهي فئة 60 سنوات فما فوق وهي تمثل المتقاعدين.

### 3-المستوى التعليمي :

الجدول رقم (23): المستوى التعليمي الشكل رقم (12): دائرة نسبية تمثل المستوى التعليمي



النسبة المئوية	العدد	
5%	6	الابتدائي
12.5%	15	المتوسط
25%	30	الثانوي
57.5%	69	الجامعي
100%	120	المجموع

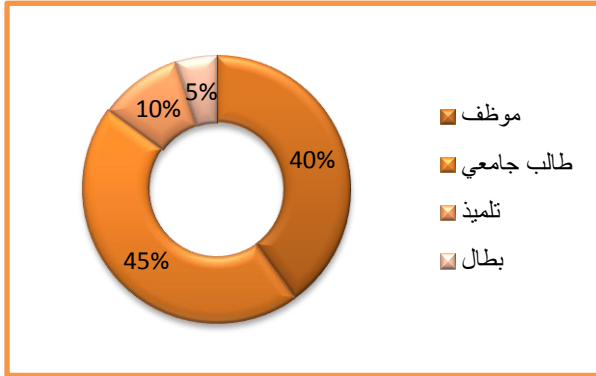
المصدر: نتائج استمارة الأسئلة 2019.

-شملت الدراسة على نسبة 57.5% من أفراد ذوي المستوى التعليمي الجامعي وهذا ما يزيد من مصداقية الحكم على المعلومة المتواجدة بالاستمارة.

4- الوظيفة:

الشكل رقم (13): دائرة نسبية للوظيفة

الجدول رقم (24): الوظيفة



النسبة المئوية	العدد	الوظيفة
40%	48	موظف
45%	54	طالب جامعي
10%	12	تلميذ
5%	6	بطل
100%	120	المجموع

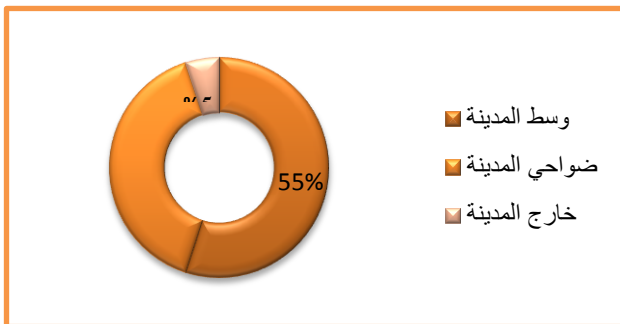
المصدر: نتائج استمارة الأسئلة 2019.

-تمثل نسبة الموظفين 40% والطلبة الجامعيين 45% وهي نسبة متقاربة وهذا ما يفسر بأن أكبر التنقلات ترجع لهتين الفئتين باعتبار أن تنقلاتهم يومية وضرورية وهذا ما يزيد نسبة التنقل اليومي، وهما الأساسيين لخدمة النقل في إطار ما يعرف بالتنقلات الضرورية اليومية (المنزل/العمل-المنزل/المدرسة)

5- مقر الإقامة:

الشكل رقم (14): دائرة نسبية لمقر الإقامة

الجدول رقم (25): مقر الإقامة



النسبة المئوية	العدد	مقر الإقامة
55%	66	وسط المدينة
40%	48	ضواحي المدينة
5%	6	خارج المدينة
100%	120	المجموع

المصدر: نتائج استمارة الأسئلة 2019.

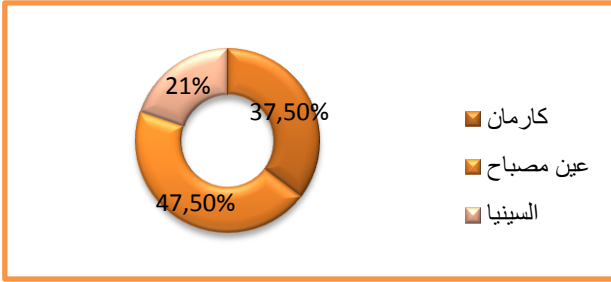
-شملت عينة الدراسة نسبة 55% من المقيمين في وسط المدينة ونسبة 40% من المقيمين في الضواحي وتليها نسبة 5% من المقيمين خارج المدينة. وهذا ما يفسر كثرة التنقلات من الضواحي إلى مركز المدينة وداخل المجال الحضري.

-إذا كان مقر سكنك في المدينة اذكر اسم الحي:

حي سيدس خالد-حي العابدية-حي سيميتال-حي القرابة-حي ربيجو-حي الفولاني-حي لومبار-حي شعيب محمد-حي الباتوار-حي لاسيتي-حي الإخوة بصغير-حي التفاح-حي الفيدا-حي تيتانيك-حي خروبي الميلود(1900مسكن)-حي اللوز-حي بلزرق-حي 82 فيلا-حي المقبرة القديمة-حي 220 مسكن-حي المنظر الجميل-حي زعرورة-حي الE-حي 500مسكن-حي السوناتيا-حي 405مسكن ... إلخ.

6-إذا كان مقر سكنك في الضواحي اذكر اسم الضاحية:

الجدول رقم(26): يبين مقر سكن الضواحي الشكل رقم (15): دائرة نسبية لمقر سكن الضواحي



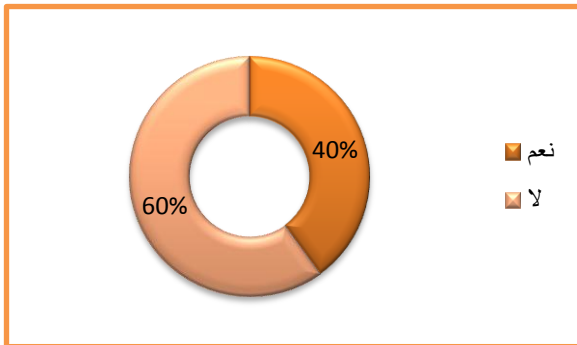
الضاحية	العدد	النسبة المئوية
كارمان	18	37.5%
عين مصباح	20	41.5%
السينيا	10	21%
المجموع	48	100%

المصدر: نتائج استمارة الأسئلة 2019.

7-هل يساهم قطاع النقل في تحريك عجلة التنمية المحلية والمساهمة في التكفل الفعلي

بحاجيات المواطنين من تنقلات؟

الجدول رقم(27): يبين مساهمة قطاع النقل في التنمية الشكل رقم (16): دائرة نسبية لمساهمة قطاع النقل في التنمية



الإجابة	العدد	النسبة المئوية
نعم	48	40%
لا	72	60%
المجموع	120	100%

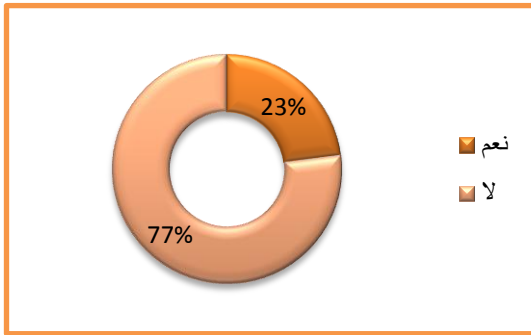
المصدر: نتائج استمارة الأسئلة 2019.

من خلال العينة نلاحظ أن 60% من سكان مدينة تيارت يرون أن قطاع النقل لا يساهم في التنمية المحلية والتكفل بمتطلبات المواطنين.

8- هل الأحياء الجديدة مربوطة بوسائل النقل الحضري؟

شكل رقم (17): دائرة نسبية للأحياء المربوطة

الجدول رقم (28): يمثل الأحياء المربوطة



النسبة المئوية	العدد	
23%	28	نعم
77%	92	لا
100%	120	المجموع

المصدر: نتائج استمارة الأسئلة 2019.

من خلال الجدول نرى أن معظم الأحياء الجديدة غير مربوطة بالنقل بنسبة 77%.

-اذكر اسم حيك:

حي سيدي خالد -حي العابدية-حي القرابة -حي لومبار -حي سيميتال -حي ليبيا -حي الباتوار -حي لاسيتي -حي الأخوة بصغير -حي خروبي الميلود -حي المنار -حي ابن باديس -حي 750 مسكن -حي آيت مزيان سعيد -حي 820 مسكن -حي AADL1500 ... إلخ.

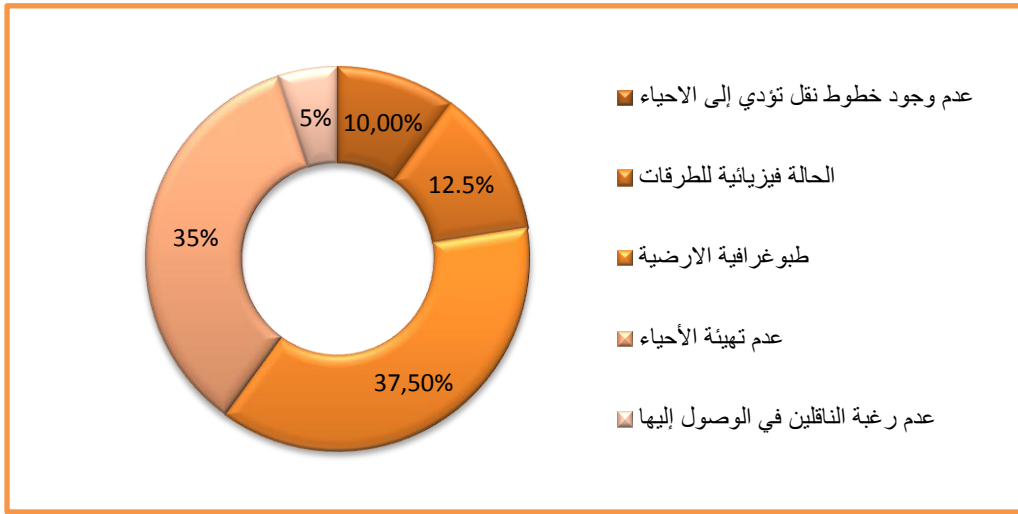
-لماذا في رأيك؟

الجدول رقم (29): يمثل آراء السكان

النسبة المئوية	العدد	
10%	12	عدم وجود خطوط نقل تؤدي إلى الأحياء
12.5%	15	الحالة الفيزيائية للطرق
37.5%	45	طبوغرافية الأرضية
35%	42	عدم تهيئة الأحياء
5%	06	عدم رغبة الناقلين في الوصول إليها
100%	120	المجموع

المصدر: نتائج استمارة الأسئلة 2019.

شكل رقم (18): دائرة نسبية تمثل آراء سكان

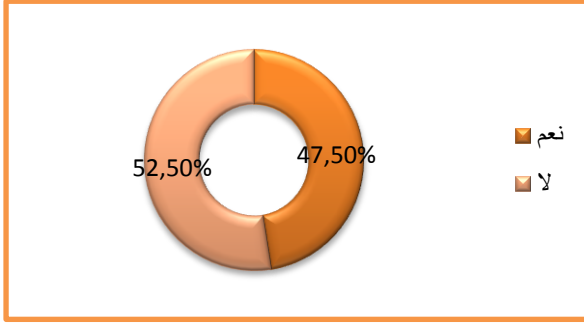


المصدر: نتائج استمارة الأسئلة 2019.

-نلاحظ أن النسب متقاربة بين طبوغرافية الأرضية وعدم تهيئة الأحياء 37.5% و35% ثم تليها 10% و5% تعود إلى عدم رغبة الناقلين في الوصول إلى الأحياء وعدم وجود خطوط نقل تؤدي إلى الأحياء.

9- هل خطوط النقل كافية في تغطية أحياء المدينة وضواحيها؟

الجدول رقم (30) : تغطية الخطوط الشكل رقم (19) : دائرة نسبية لتغطية الخطوط



النسبة المئوية	العدد	
%47.5	57	نعم
%52.5	63	لا
%100	120	المجموع

المصدر : نتائج استمارة الأسئلة 2019.

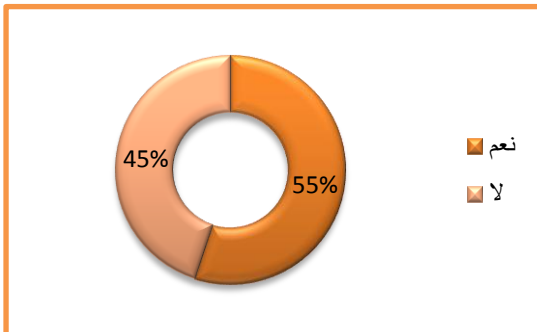
-من خلال العينة نلاحظ أن النسب متقاربة نوعا ما 47.5% و 52.5% وهذا راجع إلى تركيز خطوط النقل في وسط المدينة وشبه منعدمة في الجهة الشمالية لها.

-لماذا برأيك؟ أغلبية الإجابات كانت:

\*سوء التسيير والتنظيم من طرف الجهات المسؤولة.

10- هل تجد صعوبة في التنقل من حيك إلى مركز المدينة؟

الجدول رقم (31) : صعوبة التنقل الشكل رقم (20) : دائرة نسبية لصعوبة التنقل



النسبة المئوية	العدد	
%55	66	نعم
%45	54	لا
%100	120	المجموع

المصدر : نتائج استمارة الأسئلة 2019.

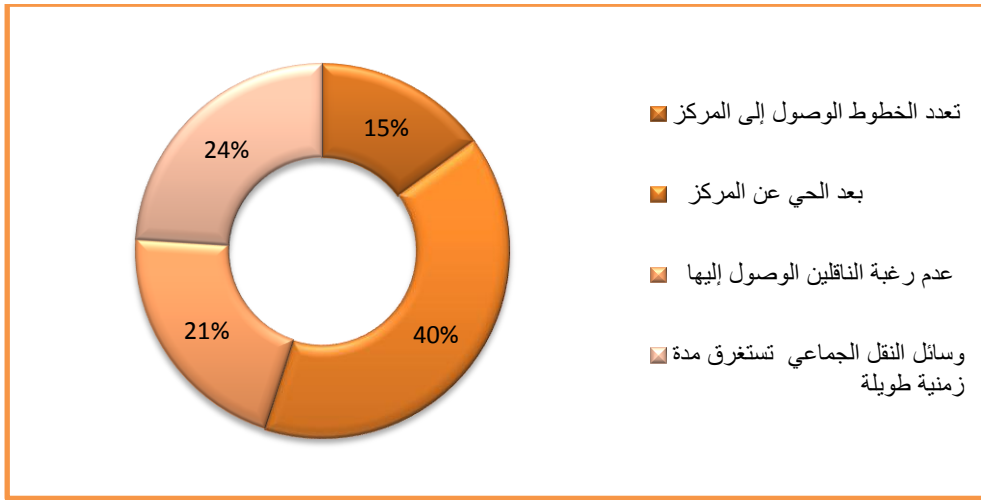
-إذا كانت إجابتك بنعم ما هو السبب في رأيك:

الجدول رقم (32):يمثل الإجابات

النسبة المئوية	العدد	
15%	10	تعدد الخطوط الوصول إلى المركز
40%	26	بعد الحي عن المركز
21%	14	عدم رغبة الناقلين الوصول إليها
24%	16	وسائل النقل الجماعي تستغرق مدة زمنية طويلة
100%	66	المجموع

المصدر: نتائج استمارة الأسئلة 2019.

الشكل رقم (21):دائرة نسبية للإجابات

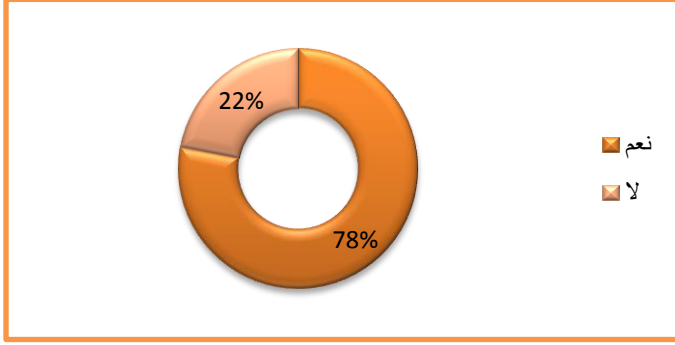


المصدر: نتائج استمارة الأسئلة 2019.

-من خلال العينة نلاحظ أن سكان المدينة تيارت يعانون من مشاكل في التنقل خاصة إلى مركز مدينة وذلك راجع إلى الأسباب كما هي موضح في الجدول السابق فكانت الأسباب متقاربة نوعا ما.

11- هل تجد صعوبة في تنقلك من الضواحي الى مركز المدينة؟

الجدول رقم (33): صعوبة التنقل من الضواحي الشكل رقم(22): دائرة نسبية لصعوبة التنقل من الضواحي



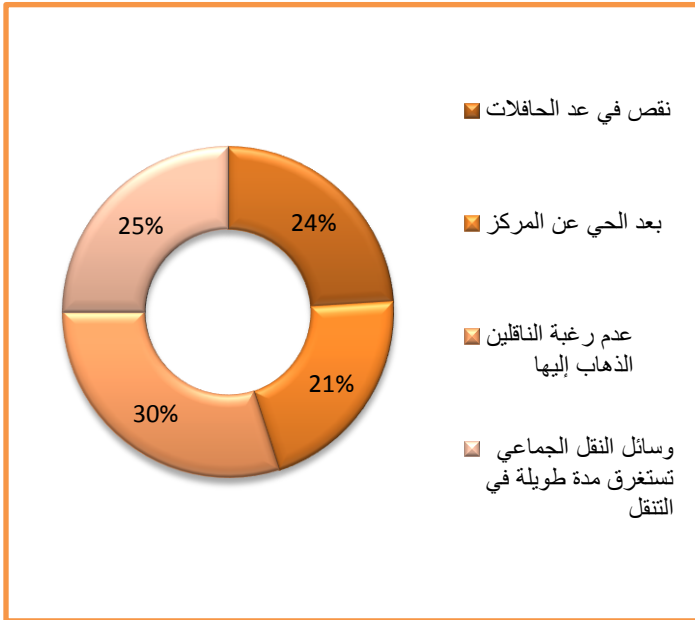
النسبة المئوية	العدد	
%78	93	نعم
%22	27	لا
%100	120	مجموع

المصدر: نتائج استمارة الأسئلة 2019.

-إذا كانت إجابتك بنعم ما هو السبب في رأيك؟

الشكل رقم (23): دائرة نسبية للإجابات

الجدول رقم (34): يمثل الإجابات



النسبة المئوية	العدد	
24%	29	نقص في عد الحافلات
21%	25	بعد الحي عن المركز
30%	36	عدم رغبة الناقلين الذهاب إليها
25%	30	وسائل النقل الجماعي تستغرق مدة طويلة في التنقل
100%	120	المجموع

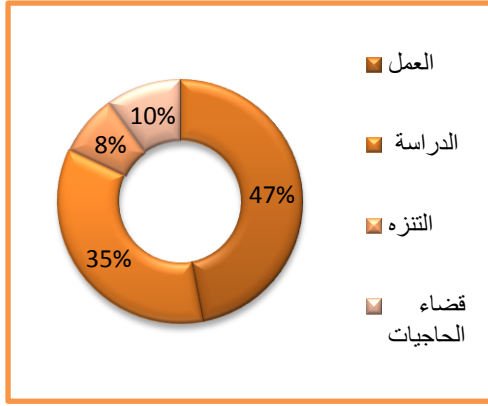
المصدر: نتائج استمارة الأسئلة 2019.

-نلاحظ أن سكان ضواحي مدينة تيارت يعانون من صعوبة التنقل إلى المركز مدينة بحيث تعددت الأسباب كما هي موضح في الجدول السابق فكانت النسب متقاربة.

## -البيانات حول طبيعة التنقل الافراد:

### 12-ماهي أسباب تنقلك؟

الشكل رقم (24): دائرة نسبية لأسباب التنقل



الجدول رقم (35): يمثل أسباب التنقل

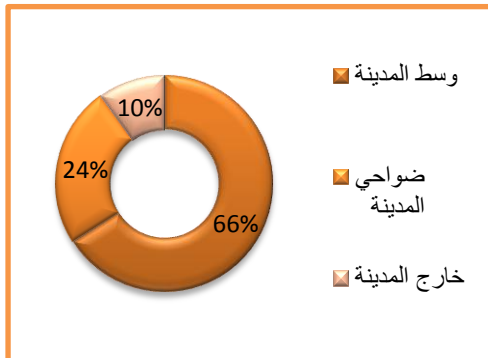
السبب	العدد	النسبة المئوية
العمل	56	47%
الدراسة	42	35%
التنزه	09	8%
قضاء الحاجيات	13	10%
المجموع	120	100%

المصدر: نتائج استمارة الأسئلة 2019.

تستحوذ التنقلات المرتبطة بالسكن (العمل-الدراسة) على أكبر نسبة بـ 82% العمل 47% - 35% من إجمالي التنقلات اليومية للأفراد في مجال الحضري للمدينة وهو نسبة طبيعية ومحرك للتنقل ثم تليها 10% من أجل قضاء الحاجيات و 8% من أجل التنزه.

### 13-مكان العمل:

الشكل رقم (25): دائرة نسبية لمكان العمل



الجدول رقم (36): يمثل مكان العمل

المكان	العدد	النسبة المئوية
وسط المدينة	78	66%
ضواحي المدينة	28	24%
خارج المدينة	12	10%
المجموع	120	100%

المصدر: نتائج استمارة الأسئلة 2019.

-نلاحظ أن أماكن العمل سكان كلها تتمركز في وسط المدينة بنسبة %66 وهذا راجع الى تمركز كل التجهيزات والخدمات فيها وهذا ما يفسر التنقلات اليومية إلى المركز من أجل العمل الذي يتطلب توفير وسائل النقل لسد هذه الاحتياج وتليها بنسبة %24 و %10 في الضواحي وخارج المدينة.

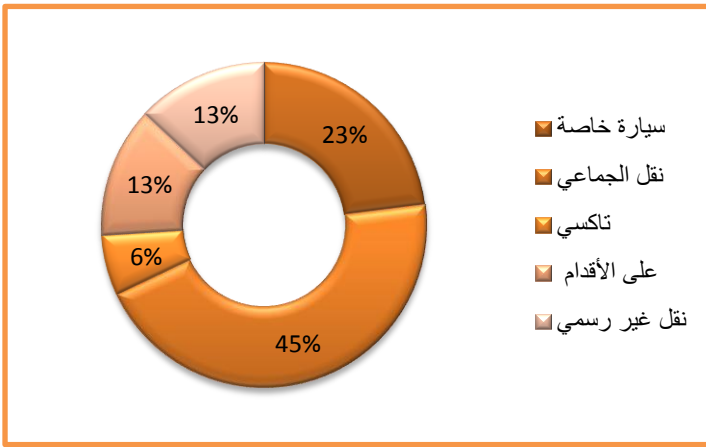
#### 14-مكان التنزه:

الغابة-حديقة التسلية (شمال الغربي للمدينة) -حديقة التسلية (وسط المدينة)-الساحات العمومية (ساحة كارنو، ساحة محمد بوضياف ساحة السوق) مركز تربية الخيول شوشاوة (شرق المدينة) - مناطق خارج المدينة ( شلالات سيدي واضح - بلاتو).

#### 15-وسيلة تنقلك:

الشكل رقم (26): دائرة نسبية لوسيلة التنقل

الجدول رقم (37): يمثل وسيلة التنقل



النسبة المئوية	العدد	وسيلة النقل
23%	27	سيارة خاصة
45%	54	نقل الجماعي
6%	08	تاكسي
13%	16	على الأقدام
13%	15	نقل غير رسمي
100%	120	المجموع

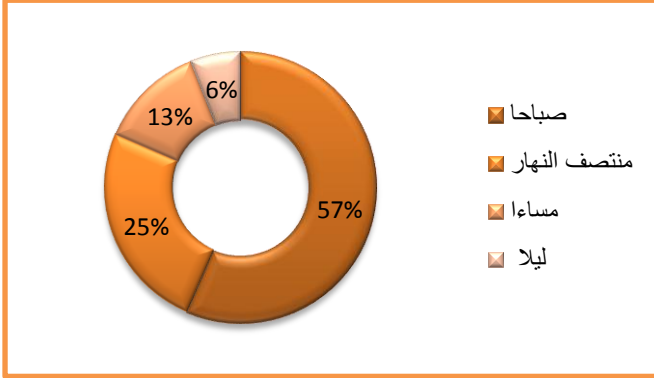
المصدر: نتائج استمارة الأسئلة 2019.

-نسبة 45% من الأفراد يستعملون النقل الجماعي كونه اقتصادي ومتوفر وهذا ما يبرر أهمية النقل الجماعي أما نسبة 23% يستعملون سيارات الخاصة و13% يفضلون سير على الأقدام كون المواقف الحافلات قريبة من بعضها البعض أما نسبة استعمال سيارة الأجرة قليلة مقارنة مع نسبة النقل غير رسمي وذلك راجع لثمن المرتفع ولهذين الآخرين.

16- أكثر الأوقات التي تنتقل فيها:

الشكل رقم (27): دائرة نسبية لأوقات التنقل

الجدول رقم (38): يمثل أوقات التنقل



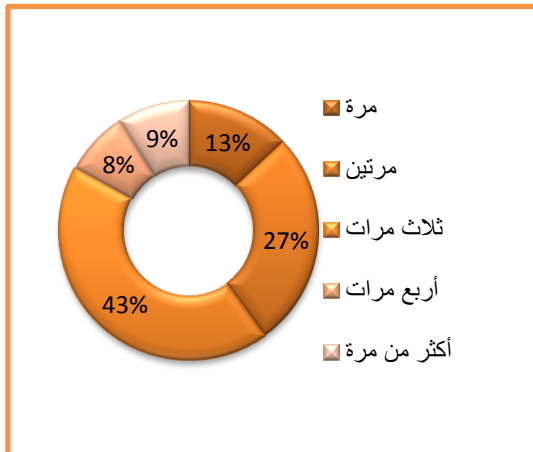
الوقت	العدد	النسبة المئوية
صباحا	68	56.5%
منتصف النهار	30	25%
مساء	15	12.5%
ليلا	07	6%
المجموع	120	100%

المصدر: نتائج استمارة الأسئلة 2019.

-معظم الأفراد العينة يتنقلون صباحا ومساء وذلك بنسبة 82 % فهم خاضعون لذروة الطلب حسب طبيعة تنقلهم (دراسة - العمل) والملاحظة أن التنقلات الليلية قليلة لعدم توفر خدمة النقل.

17- عدد مرات استعمال وسائل النقل:

الجدول رقم (39): يمثل استعمال وسيلة النقل الشكل رقم (28): دائرة نسبية لوسيلة النقل



المرات	العدد	النسبة المئوية
مرة	15	13%
مرتين	32	27%
ثلاث مرات	52	43%
أربع مرات	10	8%
أكثر من مرة	11	9%
المجموع	120	100%

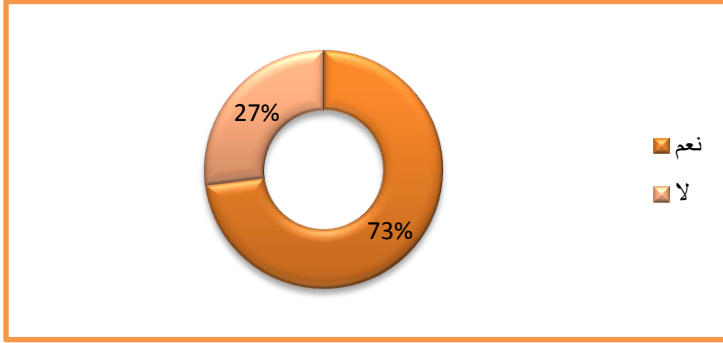
المصدر: نتائج استمارة الأسئلة 2019.

-يوجد من يستخدم حافلات النقل الحضري ثلاث مرات في اليوم ونسبتهم 43% وذلك حسب كل شخص فمنهم الموظف ومنهم من يستخدمها لقضاء الحاجيات.

18- هل تستعمل النقل الجماعي:

الشكل رقم (29): دائرة نسبية لاستعمال النقل الجماعي

الجدول رقم (40): يمثل استعمال النقل الجماعي



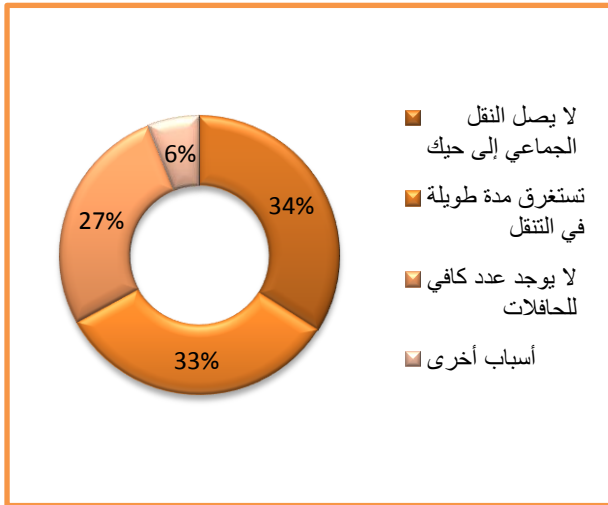
النسبة المئوية	العدد	
73%	88	نعم
27%	32	لا
100%	120	المجموع

المصدر: نتائج استمارة الأسئلة 2019.

في حالة إجابتك ب: لا لماذا؟

الشكل رقم (30): دائرة نسبية للإجابات

الجدول رقم (41): يمثل الإجابات



النسبة المئوية	العدد	
34%	41	لا يصل النقل الجماعي إلى حيك
33%	40	تستغرق مدة طويلة في التنقل
27%	32	لا يوجد عدد كافي للحافلات
6%	7	أسباب أخرى
100%	120	المجموع

المصدر: نتائج استمارة الأسئلة 2019.

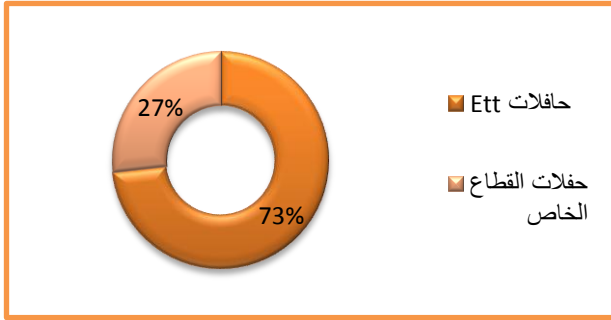
من خلال العينة نرى أن وسيلة نقل الجماعي هي المستعملة بكثرة في التنقل بنسبة 73% أما 27% من الذين لا يستعملون النقل فتعددت الأسباب كما هي موضحة في الجدول فتقاربت النسب بين استغراق الوقت وعدم وصول النقل الجماعي إلى الحي ب 33% و 34% ثم تليها عدم وجود عدد كافي من الحافلات بنسبة 27% والأسباب الأخرى بنسبة 6%.

-بيانات حول النقل الحضري:

-النقل الجماعي:

19- أيهما تفضل:

الجدول رقم (42): نوع نقل الجماعي المفضل الشكل رقم (31): دائرة نسبية تمثل نوع النقل المفضل



النسبة المئوية	العدد	
72.5%	87	حافلات ETT
27.5%	33	حافلات القطاع الخاص
100%	120	المجموع

المصدر: نتائج استمارة الأسئلة 2019.

-أغلب المستخدمين يفضلون حافلات ال ETT وذلك لتوفرها على كل شروط الراحة والمعاملة الحسنة داخل الحافلة والوصول في الوقت المحدد.

20-الاكتظاظ في الحافلات:

-معظم الإجابات كانت ب (نعم) لأن درجة اكتظاظ الحافلة كبير هذا راجع لنوعية الخط المستعمل، الكثافة السكانية الموجودة في الأحياء ونوعية الإقبال وكذلك نسبة الترددات في اليوم والوقت المستعمل، فأغلب الازدحام يكون في الأوقات الحرجة مما يجعل هناك نقص في سيولة النقل ويقلل من عملية الربط بين الأحياء المدينة وضواحيها.

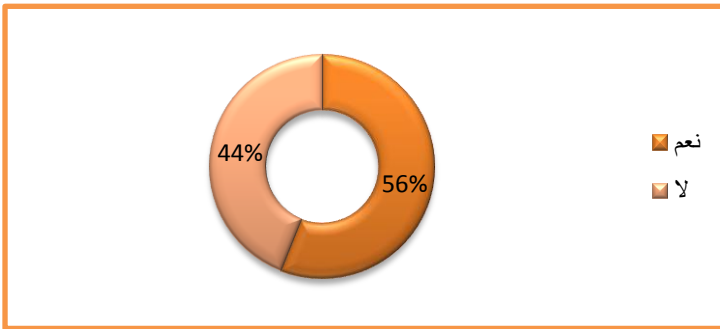
21- ماهو الخط الذي تستعمله بكثرة عند تنقلك الى حيك؟

02-03-05 -26 -27 -28 -29.

22- هل تستبدل الخط؟

الشكل رقم (32): دائرة نسبية استبدال الخط

الجدول رقم (43): يمثل استبدال الخط



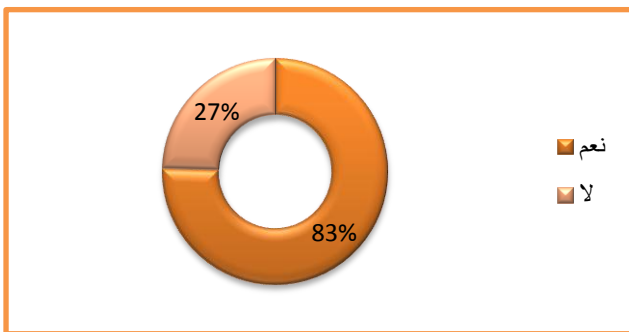
الرد	العدد	النسبة المئوية
نعم	67	56%
لا	53	44%
المجموع	120	100%

المصدر: نتائج استمارة الأسئلة 2019.

-نلاحظ أن النسب متقاربة بين نعم ولا وذلك راجع حسب نوع المكان المقصود.

-هل حافلات النقل الجماعي ملتزمة بمسارات المحددة لها؟

الجدول رقم (44): يمثل التزام حافلات بمسارها الشكل رقم (33): دائرة التزام حافلات بمسارها



الرد	العدد	النسبة المئوية
نعم	100	83%
لا	20	17%
المجموع	120	100%

المصدر: نتائج استمارة الأسئلة 2019.

-من خلال العينة نلاحظ أن نسبة 83% من الحافلات تلتزم بمسار محدد لها و 17% من العينة ترى عكس ذلك.

### 23- كيف تفسرون نقص الحفلات على العديد من الخطوط؟

-لا يوجد نقص في الحافلات على الخطوط بل هي كافية ولكن غير منظم بشكل جيد كما نرى معظم أجوبة العينة كانت أن هناك خطوط تشترك في مسار واحد وتغطي وسط المدينة دون مناطق الأخرى من المدينة خاصة الأحياء الجديدة والضواحي.

### -سيارات الأجرة:

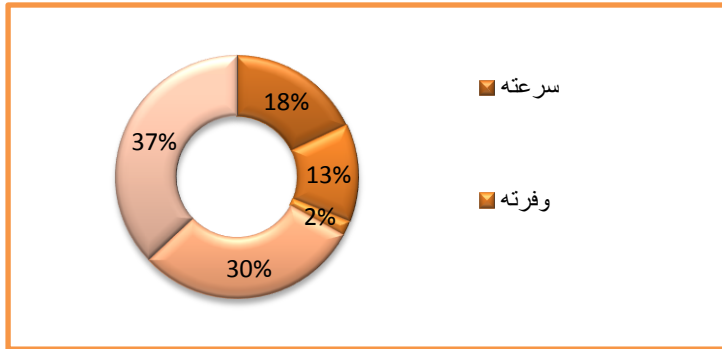
### 24- ما الأسباب التي تجعلك تستعمل النقل بسيارات الأجرة؟

الجدول رقم (45): يمثل أسباب استعمال سيارة الأجرة

النسبة المئوية	العدد	
18%	22	سرعته
13%	15	وفرتة
2%	2	السعر المناسب
30%	36	وسائل النقل الجماعي تستغرق مدة زمنية طويلة
37%	45	يصلك الى مناطق التي لا يستطيع النقل الجماعي نقلك اليها
100%	120	المجموع

المصدر: نتائج استمارة الأسئلة 2019.

### الشكل رقم (34): دائرة نسبية أسباب الاستعمال

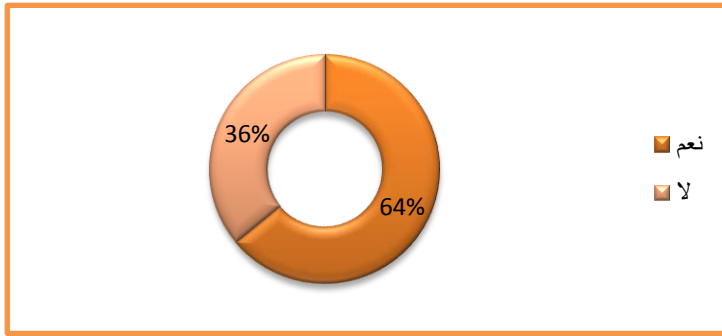


المصدر: نتائج استمارة الأسئلة 2019.

من خلال العينة نلاحظ ان سيارات الأجرة مستعملة بنسبة 37 % بسبب إمكانية الوصول إلى مناطق لا يصل فيها النقل ثم تليها بنسب متقاربة 30 % و 17% وذلك راجع إلى سرعته مقارنة مع وسائل النقل الجماعي و لكن سعره غير مناسب لجميع فئات المجتمع.

25- هل سيارات الأجرة ترفض أن تنقلك أو تزيد في سعر لنقلك إلى الأحياء الجديدة وضواحي؟

الجدول رقم (46): يمثل رفض نقل أو زيادة السعر  
الشكل رقم (35): دائرة نسبية رفض أو زيادة السعر



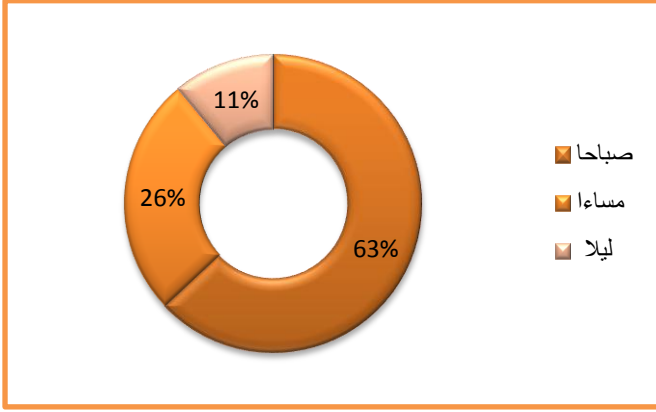
النسبة المئوية	العدد	
64%	77	نعم
36%	43	لا
100%	120	المجموع

المصدر: نتائج استمارة الأسئلة 2019.

من خلال العينة لاحظنا أن سيارات الأجرة ترفض النقل للمسافرين أو زيادة السعر بنسبة 64% عليهم وذلك راجع إلى بعد الأماكن المقصود عن المدينة كما الضواحي والأحياء الجديدة -عدم اكتمال التهيئة في بعض الأحياء زيادة على ذلك طبوغرافية المنطقة التي تعرف انحدار شديد في بعض الأحياء.

26- أوقات نقص النقل بسيارات الأجرة:

الجدول رقم (47): يمثل أوقات النقل بسيارة الأجرة  
الشكل رقم (36): دائرة نسبية لأوقات النقل بسيارة الأجرة



النسبة المئوية	العدد	
63%	75	صباحا
26%	32	مساء
11%	13	ليلا
100%	120	المجموع

المصدر: نتائج استمارة الأسئلة 2019.

- من خلال العينة لاحظنا ان نقص في سيارات الأجرة يكون ليلا .

27- هل تتوفر الشروط التالية في حافلات النقل الجماعي وسيارات الأجرة؟

الجدول رقم (48): يمثل تتوفر الشروط التالية في حافلات النقل الجماعي وسيارات الأجرة

المجموع	غير مقبولة تماما	غير مقبولة	نوعا ما	مقبولة	مقبولة جدا	
100%	00%	03%	09%	30%	58%	الأمن
100%	08%	12%	29%	13%	38%	الراحة
100%	04%	08%	47%	30%	11%	المعاملة
100%	07%	33%	39%	16%	05%	الوقت
100%	27%	51%	16%	06%	00%	التسعيرة

المصدر: نتائج استمارة الأسئلة 2019.

-الأمن: مؤشر الأمن مقبول جدا بنسبة 58 % وهذا راجع لحدائثة وسائل النقل بسيارات الأجرة و هذه الوسائل المرخص بها وحياة المتنقل مؤمن عليها.

-الراحة: عامل الراحة في سيارة الأجرة مقبول جدا بنسبة 38% وهذا لأنها وسيلة قانونية أما في وسائل النقل الجماعي هي غير مقبولة وذلك راجع إلى قدم الوسائل واكتظاظ الناس داخل الحافلات.

-الوقت: يتبين مؤشر الوقت ويتراوح بين نوعا ما (39%) وغير مقبول (33%) وهذا دليل على عدم سرعة هذه الوسيلة بسبب مجموعة من العراقيل أهمها الازدحام وبعض أعطاب السيارات.

-المعاملة: أن مؤشر المعاملة حسب رأي العينة متباينة بين 30% و 47 % بين مقبول ونوعا ما لأن السائقين غير مؤهلين لتعامل مع الركاب.

التسعيرة: يتضح أن مؤشر التسعيرة يأخذ درجة مقبولة في النقل الجماعي وغير مقبولة في سيارات الأجرة لأنها مرتفعة وخاصة لذوي الدخل المنخفض أو المحدود، لهذا الفئة المتنقلة لا تستعمل هذا النوع بكثرة وخاصة في التنقلات اليومية.

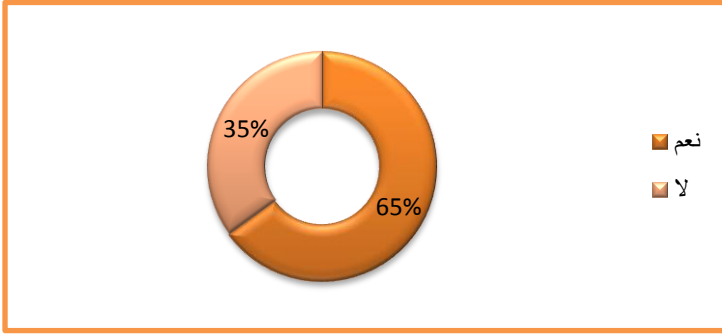
-بيانات حول النقل غير رسمي ( clandestin ):

28-هل تستعمل النقل غير رسمي ( clandestin ):

الجدول رقم(49):يمثل استعمال النقل غير الشكل رقم (37): دائرة نسبية لاستعمال النقل

غير رسمي

رسمي



النسبة المئوية	العدد	
65%	78	نعم
35%	42	لا
100%	120	المجموع

المصدر: نتائج استمارة الأسئلة 2019.

-نسبة 65 % من أفراد العينة يستعملون النقل الغير رسمي لتوفره.

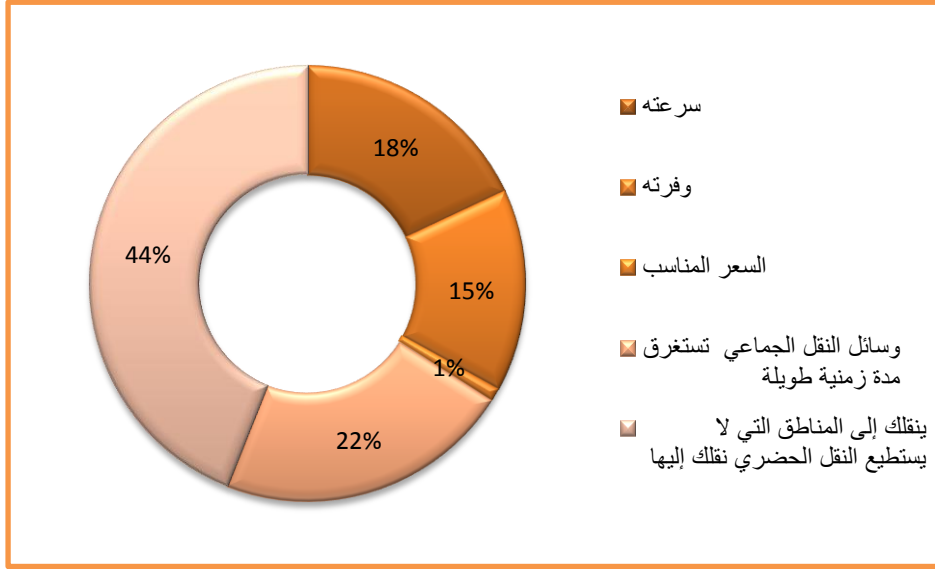
29-ما الأسباب التي تجعلك تستعمل النقل غير رسمي ( clandestin )؟

الجدول رقم (50): يمثل أسباب استعمال النقل غير رسمي

النسبة المئوية	العدد	
18%	21	سرعته
15%	18	وفرتة
1%	10	السعر المناسب
22%	18	وسائل النقل الجماعي تستغرق مدة زمنية طويلة
44%	53	ينقلك إلى المناطق التي لا يستطيع النقل الحضري نقلك إليها
100%	120	المجموع

المصدر: نتائج استمارة الأسئلة 2019.

الشكل رقم (38): دائرة نسبية لأسباب استعمال النقل غير رسمي



المصدر: نتائج استمارة الأسئلة 2019.

أكدت عينة الدراسة أنها تستعمل النقل غير رسمي بسبب وفرته وسرعته كما أنه لا تستغرق وقت طويل مثل وسائل النقل الجماعي.

30- ما هي اقتراحاتكم لزيادة ربط الأحياء والضواحي بالنقل الحضري؟

الجدول رقم (51): يمثل الاقتراحات

النسبة %	العدد	التوصية
17%	40	تنظيم توزيع الخدمات المختلفة
18%	22	زيادة في عدد الخطوط
65%	58	تنسيق بين مخطط النقل ومخطط العمراني
100%	120	المجموع

المصدر: نتائج استمارة الأسئلة 2019.

### 31 - خلق وسائل نقل جديدة.

الجدول رقم (52): يمثل الاقتراحات

النسبة %	العدد	
10%	12	مترو
54%	65	ترامواي
17%	20	تليفريك
19%	23	زيادة عدد الحافلات
100%	120	المجموع

المصدر: نتائج استمارة الأسئلة 2019.

- حسب اقتراحات المستجوبين نرى أن العينة ركزت على تنظيم وتوزيع الخدمات المختلفة وتنسيق بين مخطط النقل ومخطط العمراني وبالنسبة لزيادة الخطوط وعدد الحافلات فهناك من قال إنها متوفرة ولكنها تحتاج إلى إعادة تنظيم والتوزيع. وأيضاً هناك من اقترح وسائل جديدة وركز على ترامواي.

#### خلاصة الاستمارة:

من خلال تحليلنا لنتائج الاستمارة ومع الأخذ بعين الاعتبار آراء المستجوبين استخلصنا النقاط

التالية:

\*تمركز الحركة في وسط المدينة حيث تتواجد أغلب التجهيزات والمراكز التجارية مما يخلق نوع من الازدحام.

\*وضعية النقل الحضري الجماعي تعد متوسطة إلا أن الاختلاف كان في تفضيل استخدام حافلات الـ ETT على حافلات القطاع الخاص وذلك لنوعية الخدمة الجيدة كالوصول في الوقت المحدد وحسن المعاملة.

\*حسب عينة الدراسة فإن سكان مدينة تيارت ينتقلون لغرض العمل والدراسة في معظم الأحيان باستعمال الحافلة بالدرجة الأولى صباحا ومساء، إلا أن التنقل بالحافلة به نقائص ومشاكل عديدة على رأسها طول مدة التنقل وعدم الالتزام بالمواعيد والسبب الرئيسي لاختيار الحافلة هو التسعيرة كونها تتلاءم وكل شرائح المجتمع هذا من جهة ومن جهة أخرى كثرة المواقف والعدد فضلا عن وسائل النقل الأخرى، على العموم سكان مدينة تيارت ينتقلون في ظروف غير إيجابية.

\*عدد وسائل النقل من حافلات وسيارات أجرة يبدو مرضي لكن في الواقع غير ذلك فعدد الحافلات وسيارات الأجرة غير موازي وعدد الخطوط، حيث نجد بعض الخطوط تمر بها العديد من وسائل النقل والبعض الآخر العكس.

\*تعاني مدينة تيارت من مشكل التغطية لخدمة النقل الحضري في الأحياء المتواجدة في المرتفعات، حيث يجد المتنقل إليها صعوبة كبيرة تفرض عليه استخدام عدة محطات للتقرب إلى المكان المقصود أو استخدام السيارات الخاصة.

\*النقل بسيارات الأجرة في مدينة تيارت يتباين بين الجيد والمتوسط حيث تعتبر سيارات الأجرة أحسن من وسائل النقل الأخرى من ناحية السرعة والراحة والأمان، إلا أن التسعير تعتبر مرتفعة وخاصة لأصحاب الدخل المحدود إذن السعر يعتبر مقبول نوعا ما، أما المعاملة فهي تقترب من درجة الضعيف وخاصة في حرية الناقلين استعمال الموسيقى والتدخين ورفض نقل المواطنين إلى مقاصدهم خاصة إذا كانت بعيدة أو زيادة الثمن.

\*نقص كبير في النقل ليلا وهذا لغياب الأمن ونقص المراقبة مما يشجع نشاط أصحاب النقل غير رسمي.

\* عدد كبير من أفراد مدينة تيارت يستخدمون النقل غير رسمي نظرا لما يوفره من مزايا كالسرعة والتوفر في كل الأوقات ونقلهم إلى أماكن ترفض وسائل النقل الأخرى نقلهم إليها. إلا أن فئة كبيرة تجهل حقيقة هذا النوع من النقل ولا يدركون أنه نقل غير قانوني.

\* صعوبة التنقل إلى الضواحي والأحياء الجديدة ذلك بسبب نقص في الحافلات النقل الحضري التي توصل إليها مما يلجأ الكثير من المتنقلين إلى استعمال سيارات الأجرة وسيارات الخاصة أو النقل غير الرسمي.

\* عدم التوافق بين مخطط النقل ومخطط العمراني بحيث نلاحظ أن المدينة تتوسع بشكل مستمر وذلك راجع إلى زيادة في عدد السكان الذين يتنقلون يوميا مما يزيد الطلب على النقل الذي لا يتماشى مع هذه المتطلبات المتجددة.

\* عدم قدرة شبكة النقل الموجودة في تغطية جميع أنحاء المدينة وذلك بسبب عدم مواكبتها للنمو وللتوسعات العمرانية الحديثة التي تشهدها المدينة.

## 2-تنظيم النقل الحضري داخل المدينة:

يعد النقل الحضري من أهم الوسائل التي تؤدي إلى ربط جميع أجزاء المدينة ببعضها البعض بحيث طبيعة شبكة النقل الحضري في كل مدينة دليل على تحضرها ومن أجل ضمان مدينة منظمة تؤدي ووظائفها على أكمل وجه يجب التحكم في تصميم مخطط الحركة والنقل في المدينة كما يلي:

نوع الحركة-منبع الحركة-مقصد الحركة-نوعية الوسائل المستخدمة-سرعة وسيلة النقل

ففي مدينة تيارت نلاحظ أن شبكة النقل الحضري تمتاز طرديا مع الكثافة السكانية، كما يظهر في المخطط التالي إذ يبين أن الضغط الكبير في الطلب على التنقلات يقع على المحاور الرئيسية (طريق الوطني رقم 23 ورقم 14 -الطريق الولائي رقم 07 ورقم 11. أين تتركز معظم التجهيزات. ولضمان مرونة نسبية لهذه المخططات ينبغي إدخال تحسينات من حين إلى آخر لكي تتلاءم مع المستجدات ومع الحاجيات الجديدة.

المخطط رقم (34): يمثل العلاقة بين كثافة السكانية وشبكة النقل



المصدر: www.Google earth.com + معالجة الطالبة 2019.

3- علاقة بين التوسع العمراني و النقل الحضري:

شهدت مدينة تيارت توسع عمراني كبير مع بداية التسعينيات من القرن الماضي أدى إلى امتدادها على عدة محاور. ونتج عن ذلك صعوبات كبيرة في ميدان النقل الحضري. ويبدو من خلال الملاحظة الميدانية ودراسة التحليلية ونتائج الاستمارة أن قطاع النقل عموما يعاني من غياب التنظيم في الحركة وفي برمجة التنقلات المختلفة خاصة على المحاور الهامة، وهي محور سيدي خالد - محطة عين قاسمة، ومحور طريق سيميتال - كرمان.

كما لا يغطي جميع أحياء وضواحي المدينة فمخطط النقل الموجود قديم ولا يتماشى مع هذه التوسعات العمرانية الجديدة بحيث لم يتم تجديده، فظهر مخطط النقل في سنة 2000 ولكن كانت توجد خطوط للنقل غير مبرمجة حسب المعطيات الحديثة هذا ساهم في عدم وجود تناسق بين التوسعات العمرانية الحديثة وشبكة النقل الحضري.

#### 4-العوائق التي تساهم في عدم تغطية الجيدة لوسائل النقل كافة أجزاء المدينة:

إن طوبوغرافية المكان تطرح إشكال يكون الأرضية غير مستوية. بحيث أن الطرقات لا تمتد لتغطي كافة النسيج العمراني للمدينة وخاصة الأحياء الجديدة وضواحيها، فإن عدم تحقيق النقل الحضري للأهداف التي كانت منتظرة منه تعود في طبيعة الأرضية وخلل في الجانب التسييري للقطاع ونذكر من بينها على سبيل المثال عدم التوافق بين التصميم العمراني المقترح ومتطلبات الكثافة السكانية وعدم التنسيق بين مخطط العمراني ومخطط النقل.

ولاحظنا أن التزايد في الطلب على التنقلات على مستوى مركز المدينة وأطرافها أدى إلى حدوث اختناقات مرورية في الطريق الوطني رقم 23 و14 العابرة لوسط المدينة تمتد في ساعات الاختناق مصاحبة أوقات الذروة مما بات يتطلب تنظيماً جديداً بإعداد مخطط النقل مسير لمخططات التعمير.

#### 5-التنسيق بين مخطط النقل ومخطط العمراني:

إن أحد أهم المحاور الرئيسية في التخطيط العمراني هو النقل فبدون إعطاء أهمية لهذا المحور دور حقيقي في عملية التخطيط فإن عملية التخطيط تكون غير فعالة، وينتج عنها مشاكل عديدة على جميع المستويات نتيجة لغياب التنسيق بين مخطط النقل والعمران. فمدينة تيارت شهدت مشاكل كثيرة في قطاع النقل وهذا راجع إلى عدم التنسيق بين المخططين وحلول آنية مبنية على تخطيط عفوي وغير موجه حسب الاحتياجات وهذا ما بينته (تحليلنا لشبكة النقل-دراسة العمرانية للمدينة-تحليل نتائج الاستمارة) تم إنشاء خطوط النقل بدون من أجل تغطية المدينة الاعتماد على هذين المخططين أدى إلى ظهور عدة مشاكل منها:

-عدم تغطية شبكة النقل الجماعي الحالية لجميع أحياء المدينة وخاصة التي تقع في المرتفعات.

-نقص في الخطوط التي تغطي الضواحي مقارنة بالخطوط الموجودة في المدينة.

-عدم وجود تنسيق بين المخطط العمراني ومخطط النقل.

-نقص فعالية شبكة النقل الحضري الجماعي وذلك لوجود خطوط غير مستغلة على أرض الواقع.

-نقص تهيئة المخططات النهائية لخطوط النقل الجماعي.

-سوء تخطيط شبكات النقل وعدم التنسيق بين نظام النقل والتوسعات العمرانية.

-عدم مواكبة مخطط الحركة والمرور للمدينة لمخططات التعمير.

-إن عدم التنسيق بين مخططات العمرانية ومخطط النقل أدى إلى إحداث خلل في منظومة النقل داخل المدينة الذي ساهم بدوره بظهور عدة مشاكل من بينها سوء توزيع خطوط النقل في المدينة وضواحيها أدى إلى انتشار النقل الغير الرسمي، كما لاحظنا من خلال تحليلنا لنتائج الاستثمار والدراسة التحليلية إن جل الخطوط النقل تتركز في وسط المدينة بحيث تبين أن الأحياء التي تقع في جهة الشمالية الغربية لا تسمح طبوغرافيتها بإيصال خدمة النقل وأن حافلات التي تغطي الضواحي قليلة مقارنة بالمدينة ومن هنا تم اقتراح عدة حلول من أجل تغطية الضواحي وكافة أحياء المدينة بوسائل النقل.

## 6-الاقتراحات والتوصيات:

### 6-1-على مستوى التخطيط والتسيير:

\*إعادة دراسة شاملة بين مركز المدينة ومختلف المناطق وتوزيع الأنشطة والتجهيزات للتمكن من وضع وتوزيعها بشكل متوازن ومنتظم من الناحية الوظيفية والمجالية والتنسيق بينهما.

\*القيام بدراسة ميدانية شاملة دورية لواقع قطاع النقل وحجم الطلب للوقوف على أهم مواطن الضعف مع تحديد المناطق التي تعاني المشاكل المرورية وذلك للخروج بمعلومات تسمح لنا بوضع السياسات والاستراتيجيات الفعالة في مجال النقل.

\*تطوير نظم النقل واستخدام بما يعرف بالنظم الذكية للنقل لزيادة كفاءة وفعالية النقل مع إعادة رد الاعتبار للنقل العام البري وذلك بتطوير أنظمة التسيير إضافة لتحسين هياكله وتوفير الأمن والسلامة على مستواه.

\*ضرورة استخدام بعض المعايير الاقتصادية التي تشمل سياسات فرض رسوم على استخدامات عناصر النقل الخاص ودعم مبادرات أخرى في هذا المجال، مع توفير مواقف السيارات الخاصة كي لا تعيق سير المرور مع فرض الرسوم عليها كوسيلة ردعية سليمة.

\*إعداد سياسة التحكم في التوزيع شبكات النقل وتنظيم استغلال الخط.

\*تعبيد الطرق لضمان مردودية جيدة لحركة النقل.

\*التسيق بين مخطط النقل ومخطط العمراني.

\*زيادة عدد نقاط الربط وتدعيم الخطوط بوحدات نقل جديدة لتخفيف الضغط على المدينة بتقليل استعمال النقل الفردي.

\*من أجل تقليص في عدد الرحلات التي تحدث من الضاحية إلى المدينة يجب تدعيم فكرة اللامركزية التي تعتمد على توفير بعض المرافق والتجهيزات في الضواحي من أجل تخفيف وفك الضغط على المركز المدينة.

\*فيما يخص الأحياء الجديدة قبل إنشائها يجب التفكير كيف يتم ربط هذه الأحياء بمركز المدينة وهذا عن طريق تطوير النقل الموجود أو خلق وسائل نقل جديدة مثل (الترامواي-تيليفريك...الخ).

\*لابد أن يسبق التخطيط لأي نمو أو توسع للمنطقة مع ضرورة أن تمتاز هذه المخططات بالمرونة وقابلية لإعادة التشكيل بناء على المستجدات والتغيرات من أجل تلبية الحاجيات المتجددة.

\*تحقيق الربط الجيد للأحياء الجديدة والضواحي بمركز المدينة عن طريق وسائل النقل المتاحة.

\*مراعاة إمكانية التوسع في نظام النقل مع اتجاهات التوسع العمراني في المستقبل.

\*إدخال أسلوب الانسجام مؤقت الذي يطابق البلديات التي يمسهما التحضر من أجل تحسين النقل ببرنامج متوسط أو بعيد المدى.

\*تشجيع المواطنين على استعمال وسائل النقل الجماعي لضمان عدم استعمال سيارات الخاصة للتنقل.

\*إنشاء مؤسسة واحدة مسيرة لشبكة النقل وذلك بنزع قطاع الخواص وترك التنظيم للمؤسسة العمومية من أجل تطوير هذه الشبكة.

\*تسيير الجيد للتوسعات العمرانية من أجل التحكم في التنقلات.

\*تغير الخطوط كلما كانت الضرورة لذلك بغية الوصول إلى شبكة النقل حضري مثالية وتغطي احتياجات

السكان في مجال خدمة النقل العمومي.

\*اقتراح محطة جديدة لسيارات الأجرة الحضرية.

\*تغير المسارات دوريا كلما كان ذلك ضروريا.

\*صيانة الأرصفة والطرق تسهل المدينة من أجل تسهيل الحركة.

\*أهم نقطة يمكن الإشارة إليها أن مدينة تيارت ووضعتها الاقتصادية، الاجتماعية، الطبيعية والجغرافية

للمنطقة، تجعل من الصعب التحكم في بعض المتغيرات إضافة للانفجار السكاني الحضري الذي تشهده

المدينة، لذا لابد من تخفيف بعض الأنشطة من مركز المدينة ليكف الضغط وبالتالي يمكن إيجاد حلول

ناجعة على جميع الأصعدة بما في ذلك النقل الحضري ومتطلبات التنمية بجميع مجالاتها.

**6-2-2- على مستوى شبكة النقل الحضري:**

**6-2-1- تمديد الخطوط المستقلة:**

تم التدخل على بعض الخطوط التي رأينا بعد تحليلنا أنها تشترك مع خطوط أخرى في نفس

المسلك أو أنها لا تغطي إلا أجزاء من الأحياء المسطرة للخدمة.

أ-الخط رقم (04): حي المقبرة القديمة (248 مسكن) -حي السينيا:

المخطط رقم (35): مسار الخط الممدد رقم (04)

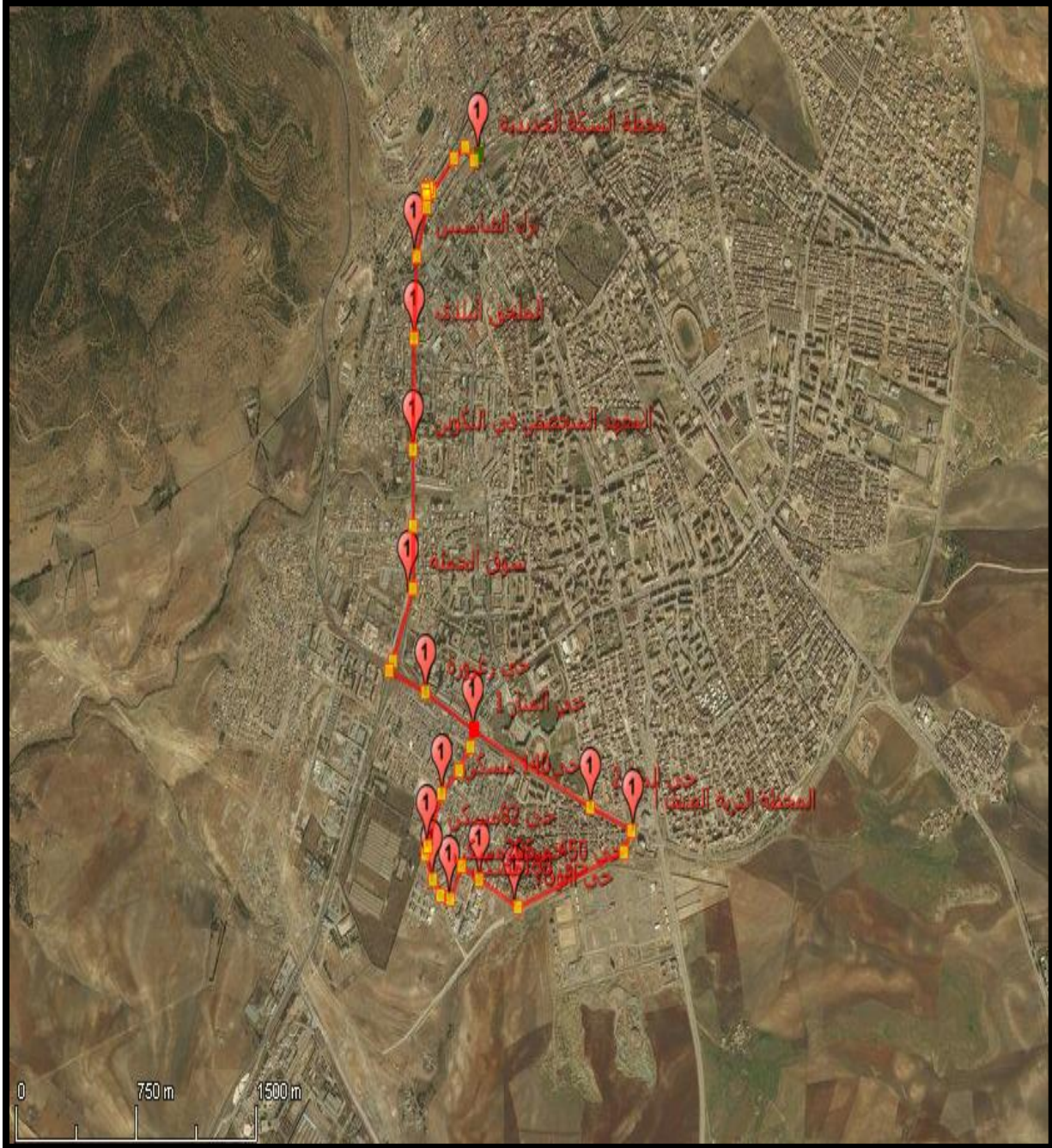


المصدر: PlanetSAS+معالجة الطالبة 2019.

الشكل رقم (39): مسار الخط الممدد رقم (04)

ب-الخط رقم (05): محطة السكة الحديدية القديمة-حي زعرورة:

المخطط رقم (36): مسار الخط الممدد رقم (05)



المصدر: PlanetSAS+ معالجة الطالبة 2019.

الشكل رقم (40): مسار الخط الممدد رقم (05)

ج- الخط رقم (13): وسط المدينة-حي 750 مسكن واد الطلبة:

المخطط رقم (37): مسار الخط الممدد رقم (13)



المصدر: PlanetSAS+ معالجة الطالبة 2019.

الشكل رقم (41): مسار الخط الممدد رقم (13)



الشكل رقم (42): مسار الخط الممدد رقم (27)

6-2-2- تعديل بعض الخطوط:

أ- الخط رقم (32): حي 40 سكن - عين مصباح:

قمنا بتغيير نقطة الانطلاق لهذا لأنه يشترك مع الخط رقم 04 في جزء مع الخطين C-10 في جزء آخر، وكذا من أجل تخفيف على المسار اخترنا حي EPLF1 كنقطة انطلاق تم يكمل الخط إلى غاية عين مصباح مع تدعيم الخط بحافلات من أجل التغطية الجيدة للمجمع عين مصباح.

مخطط رقم (39): يمثل مسار الخط المعدل رقم 32



المصدر: PlanetSAS+ معالجة الطالبة 2019.

### 6-2-3- اقتراح بعض الخطوط:

#### أ- الخط رقم 33:

بسبب عدم ربط الأحياء (حي سيدي خالد -حي العابدية 01 و02- حي شعيب محمد -حي اولاد بصغير ..... الخ) وغياب خطوط النقل الجماعي في الجهة الشمالية الغربية للمدينة، اقترحنا هذا الخط والذي ينطلق من محطة نقل المسافرين (عين قاسمة) إلى حي الاخوة بصغير مروراً بالأحياء التالية: حي البدر -حي الجامعة -حي اللوز-مفترق مشرع الصفاء-حي شعيب محمد -حي العابدية 01 و02 -حي الاخوة بصغير.

#### مخطط رقم (40): مسار الخط رقم 33 المقترح

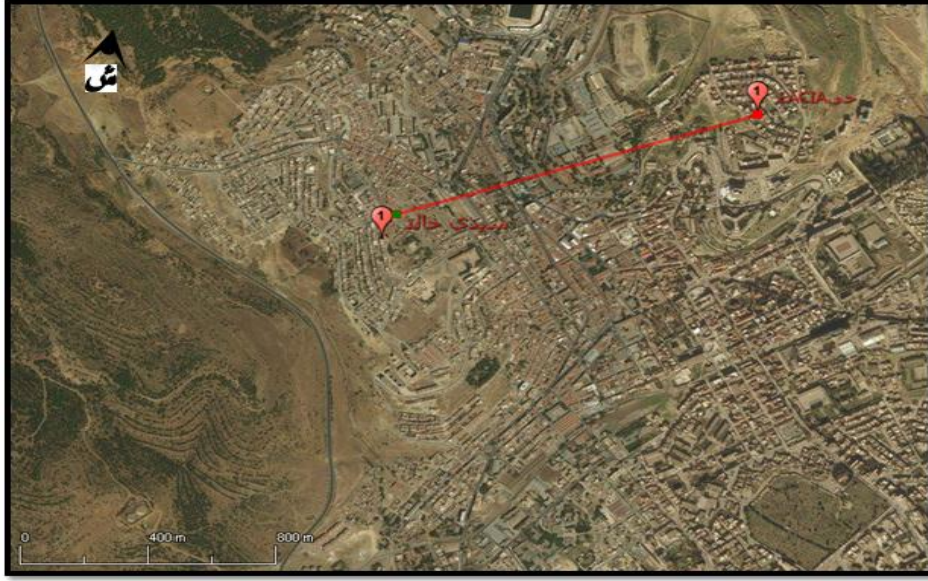


المصدر: PlanetSAS+ معالجة الطالبة 2019.

#### ب-المعبر الهوائي Téléphérique:

لضمان تغطية خدمة النقل في الأحياء الموجودة في الجهة الشمالية الغربية للمدينة وفك العزلة وإعادة إحياء هذه المنطقة مع العلم أنها كانت أول الأحياء التي تم بنائها، لذا اخترنا وسيلة نقل آخر ألا وهي المعبر الهوائي Téléphérique وذلك لوجود نقطتين عاليتين في مدينة تيارت تربط شرق المدينة بغربها (حي LACIA-حي سيدي خالد)، هذه الوسيلة نرى أنها تخدم المنطقة من جانبيين: الجانب الجمالي وللمدينة والجانب الاقتصادي.

مخطط رقم (41): مسار المعبر الهوائي



المصدر: PlanetSAS+ معالجة الطالبة 2019.

6-2-4- النقل بواسطة سيارة الأجرة: بعد اقتراح محطة جديدة للنقل بواسطة سيارات الأجرة الحضرية ونظرا لاستعمال هذا النوع من النقل في المدينة خاصة الاتجاهات البعيدة نوعا ما، ووفقا لحركة المتقنين ومما يخدم مصلحة المستعمل وعليه تم اقتراح الخطوط التالية:

الجدول رقم (53): يوضح خطوط النقل بواسطة سيارات الأجرة المقترحة

رقم الخط	نقطة الانطلاق	نقطة الوصول
01	محطة سيارات الأجرة الحضرية	حي زعرورة
02	محطة سيارات الأجرة الحضرية	حي الجامعة
03	محطة سيارات الأجرة الحضرية	حي اللوز
04	محطة سيارات الأجرة الحضرية	حي بن صغير
05	محطة سيارات الأجرة الحضرية	حي بوهني
06	محطة سيارات الأجرة الحضرية	مجمع كرمان
07	محطة سيارات الأجرة الحضرية	حي التفاح
08	محطة سيارات الأجرة الحضرية	المنطقة الصناعية
09	محطة سيارات الأجرة الحضرية	عين مصباح و السينيا
10	محطة سيارات الأجرة الحضرية	حي سيدي خالد



6-2-5- الاحتفاظ ببعض الخطوط نظرا لفعاليتها في تغطية الأحياء التي تمر بها:

الجدول رقم (54): يمثل الخطوط المحتفظ بها

رقم الخط	الانطلاق	الوصول	رقم الخط	الانطلاق	الوصول
26	حي 504 مسكن	حي كرمان	2	وسط المدينة	حي المنظر الجميل
28	حي 504 مسكن	حي 282 مسكن	3	وسط المدينة	حي بوهني
29	محطة المسافرين (عين قاسمة)	حي كرمان	10	وسط المدينة	السوناتييا
			11	وسط المدينة	حي الجامعة
30	حي 504 مسكن	حي البدر	14	وسط المدينة	حي التفاح
1	وسط المدينة	كارمان	15	وسط المدينة	405 مسكن
C	خط دائري				

المصدر: من إعداد الطالبة 2019.

### خلاصة الفصل:

من خلال نتائج الاستمارة المتحصل عليها والدراسة التحليلية لمدينة تيارت ودراسة نوعية النقل الحضري بها، تبينت عدة استنتاجات سمحت لنا بتحديد جملة من المشاكل التي تعاني منها المدينة كغيرها من مدن الوطن على عدة مستويات: التسيير-التخطيط-التنظيم، وبالتالي التركيز على النقل الحضري كعنصر ضروري ذلك لتأثيره المباشر في فك العزلة وتحقيق التنمية المحلية.

ومن خلال هذا الفصل قمنا باقتراح بعض الحلول التي يمكن أن تساهم في خلق نظام نقل متكامل يضمن راقية للمواطن ويربط جميع الخدمات والمتطلبات التي يحتاجها هذا الأخير، الأمر الذي سيؤدي حتما إلى النهوض بالتنمية المحلية للمدينة من جميع النواحي.



خاتمة

## خاتمة:

عرف العالم تزايدا سكانيا مذهلا وقد صاحب ذلك تطور متسارع للمدن وامتدادا لمجالاتها وازديادا لعددتها ومن نتيجة ذلك ظهرت مشكلات معقدة لم تكن معروفة في العصور السابقة داخل المدن وقد برز النقل الحضري كإحدى هذه المشكلات. يعتبر النقل نشاطا ذو خصوصية كبيرة، ذلك لأنه يتطور ضمن بيئة تنافسية مثل أي نشاط اقتصادي آخر، إلا أنه مختلف في كونه يتطلب تدخلا وقرارات وإجراءات من السلطات العمومية، ذلك لأنه يتعلق بالحياة اليومية لجميع المواطنين على حد سواء، إذن هو عبارة عن خدمة جوهرية في حياة الأفراد. لكن في الجزائر ظل هذا القطاع بعيدا عن الاحترافية المنشودة، فأصبح لا يستجيب لتطلعات وحاجيات السكان في المدن الكبرى والمتوسطة في الجزائر، لأن نوعية النقل والخدمات المقدمة غير إيجابية، ولا تعكس القدرات عن هذه المشاكل المتاحة فضلا عن الفوضى التي اعترت القطاع منذ تحريره، مما جعل قطاع النقل من أضعف الحلقات في الجزائر.

ومدينة تيارت ليست بمنأى عن هذه المشاكل فقد شهدت المدينة تطورا عمرانيا هاما لمواكبة النمو الديموغرافي مما سبب تداخل في الوظائف وتعدد الحركة بها، ومع تسارع وتيرة التحضر تضاعفت معه مشاكل النقل الحضري فقد باتت اليوم حركة النقل الحضري مصدر قلق رئيسي بالمدن سواء المتقدمة أو النامية على حد سواء، إذ تؤثر على حيوية هذه المدن كما باتت مسألة وسائل النقل وأنظمتها بالمناطق الحضرية تشكل موضوع نقاش وتمثل تحديا للمسؤولين عن المدينة، لأنه أصبح يمثل عصب الحياة الاقتصادية والاجتماعية في المدن.

كما يعتبر النقل أحد أهم السمات الرئيسية لحضارة هذا العصر ومن أهم عوامل استمرارها وتقدمها، فالنقل عامل أساسي من العوامل الضرورية والمساعدة على نمو النشاطات الاجتماعية والاقتصادية، فالتنمية في المجالات الصناعية والزراعية والسياحية تعتمد كثيرا على خدمات النقل حيث تساهم في نقل الأشخاص والبضائع، وهي تعد من أهم العوامل المساعدة في بناء عملية التنمية.

## -النتائج:

من النتائج التي توصلنا إليها من خلال دراستنا:

-غياب الدراسات الميدانية ذات المدلول الإحصائي من أجل تقييم الوضع الراهن لخدمات النقل وتدارك ثغراتها، ولأن أساس العلاج يأتي من التشخيص الجيد للمشكل فهذا يطرح ثغرة في السياسات المبرمجة لترقية هذا القطاع، بالإضافة إلى غياب بعض الفاعلين والمؤثرين على مستوى خدمة النقل.

-إن تسيير النقل الحضري تسييرا عقلانيا يتطلب التحكم في عدة عناصر أهمها اختيار المسارات بدقة وبالتوافق مع مخطط التعمير للمدينة، وكذا الاختيار الأمثل لكل من أماكن التوقف والمحطات تفاديا للاختناق المروري، كما يتطلب ذلك تسخير أداة قانونية.

# قائمة المصادر والمراجع



المصادر والمراجع:

أولاً: باللغة العربية

- 1- أحمد عبد السميع علام، اقتصاديات النقل، الناشر مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الأولى، الإسكندرية- مصر، 2009.
- 2- اسماعيل محمد قباري، علم الاجتماع الحضري ومشكلات التجهيز والتغيير والتنمية، الإسكندرية: منشأة المعارف، 1986.
- 3- توفيق بالحارث، المدينة والتهيئة والتنمية، المدرسة الوطنية للهندسة المعمارية والتعمير، جامعة قرطاج 7 نوفمبر - تونس.
- 4- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، القانون رقم 06/06 المؤرخ في 20 أبريل 2006 المتضمن القانون التوجيهي للمدينة.
- 5- حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاد النقل، مركز الاسكندرية للكتاب، الاسكندرية- مصر، 1998.
- 6- حيدر كمونة، أهمية قطاع النقل والمرور في التنمية الاقتصادية والاجتماعية، بحث منشور على موقع جريدة المدى.
- 7- خلف حسين علي الديلمي، تخطيط الخدمات المجتمعية والبنية التحتية "أسس -معايير تقنيات"، دار الصفاء للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان-الأردن، 2009.
- 8- روبيير أوزيل، ترجمة بهيج شعبان: فن تخطيط المدن، دار المنشورات عويدات، بيروت، ط 10.
- 9- زين العابدين علي، مبدأ تخطيط النقل الحضري، دار الصفاء للنشر والتوزيع، عمان، 2000.
- 10- سعد الدين العشماوي، تنظيم وإدارة النقل، دار المريخ للنشر والتوزيع، المملكة العربية السعودية، 2005.
- 11- شريف محمد ماهر، تخطيط النقل وسياسته "الفعاليات وعوامل الجدارة"، الدار الجامعية، الإسكندرية- مصر، 2006.

- 12-عثمان محمد غنيم، التخطيط (أسس ومبادئ عامة)، دار الصفاء للنشر والتوزيع، عمان-الأردن،2006.
- 13-علي محمد عبد المنعم حسن، هندسة النقل والمرور، مبادئ تخطيط النقل والمرور داخل المدن، دار الراتب الجامعية.
- 14-فهد بن خالد الفوزان، قطاع النقل ودوره في التنمية الاقتصادية، دار النشر والتوزيع، الأردن، 2003.
- محمد توفيق سالم، هندسة النقل والمرور، دار الراتب الجامعية،1985، 2016.
- 15-محمد حميدان، تخطيط النقل الحضري، سبتمبر 2009.
- 16-مدونة العمران في الجزائر.
- 17-وليام هاي، ترجمة: سعد بن عبد الرحمان القاضي-أنيس عبد الله، مقدمة في هندسة النقل، جامعة الملك سعود،1999.
- 18-يسرى دعبس، السياحة والبيئة، الملتقى المصري للإبداع والتنمية، 2007.

#### ثانياً: المصادر الإدارية

- مديرية النقل لمدينة تيارت
- بلدية تيارت
- مكتب الدراسات والإنجازات العمرانية لمدينة تيارت.
- مديرية الثقافة لولاية تيارت
- المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري لمدينة تيارت
- مديرية الاشغال العمومية.
- مكتب الإحصاء ببلدية تيار

### ثالثا: المخططات

-مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير PDAU 2017.

### رابعا: الجرائد الرسمية

\*الجريدة الرسمية، الصادرة ب:11 ماي 1988، العدد 19.

\*الجريدة الرسمية، العدد 82، الصادرة ب 22 ديسمبر 2004.

\*الجريدة الرسمية، بتاريخ 2000، العدد 45.

\*الجريدة الرسمية، العدد 82، 08 ذي القعدة 1425هـ/20 ديسمبر 2004.

\*الجريدة الرسمية، العدد 26، بتاريخ 1989.

\*الجريدة الرسمية، العدد 46، جويلية 2003.

### خامسا: باللغة الفرنسية

-Jean Paul Rodring, the Geography of Transport Systems, Oxom, 2006, P 190.

-ENCARTA2018

-Beat Burgenmeie: Politique économique du développement durable, Editions de : boeck université, Beruxelles,2008

-schéma directeur dès l'espace vert de la ville de tiaret.

- ENCARTA2018.

### سادسا: المواقع الالكترونية

-<http://nesra.yoo7.com/t39-topic>

-<http://www.location-immobiliere-ile-de-france.com/location-immobiliere-def-developpement-durable.htm>.

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

-<http://in.wikipedia.org/wiki/transportation-planning>

-[www.tiaret.biz](http://www.tiaret.biz)



# الملاحق

## الملحق رقم (1)

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة المسيلة

معهد تسيير التقنيات الحضرية

قسم مدينة و نقل الحضري

استمارة موجهة لسكان أحياء و ضواحي مدينة تيارت :

الأخ(ة) الكريم (ة)

السلام عليكم و رحمة الله و بركاته

إليكم الاستبيان الأتي و الذي يتعلق بالدراسة التي يتم انجازها بعنوان :

(فعالية النقل الحضري و أثره على تنمية المدينة دراسة حالة: مدينة تيارت)

يرجى التكرم و الاطلاع على هذا الاستبيان و الإجابة على الأسئلة بدقة و ذلك لمساعدتنا على استكمال

متطلبات نيل درجة ماستر في المدينة و النقل الحضري تخصص تسيير التقنيات الحضرية جامعة

المسيلة.

كما نرجو منكم أن تجيبوا على هذا الاستبيان بصراحة و موضوعية و بحرية تامة شاكرين إليكم حسن

تعاونكم

ملاحظة:

للإجابة على الأسئلة ضع علامة أمام العبارة الصحيحة

البيانات الشخصية:

1- الجنس: ذكر  أنثى

2- السن:  18-6  59-19  60 فما فوق

3- الوظيفة:  موظف  تلميذ  طالب جامعي  بطال

4- المستوى التعليمي:  ابتدائي  متوسط  ثانوي  جامعي

5- مقر السكن:  وسط المدينة  ضواحي المدينة  خارج المدينة

6- إذا كان مقر سكنك في المدينة اذكر اسم الحي ؟

.....

7- إذا كان مقر سكنك في الضواحي اذكر اسم الضاحية؟

كارمان  عين مصباح  سينيا

8- في رأيك هل يساهم قطاع النقل في تحريك عجلة التنمية المحلية و المساهمة في التكفل الفعلي

بحاجيات المواطنين من تنقلات؟

نعم  لا

9- هل الأحياء الجديدة مربوطة بوسائل النقل الحضري ؟

نعم  لا

10- اذكر اسم الحيك؟

.....

- لماذا في رأيك ؟  عدم وجود خطوط نقل تؤدي إلى الأحياء  حالة الفيزيائية للطريق  عدم

رغبة الناقلين الوصول إليها  طبوغرافية الأرضية  عدم اكتمال التهيئة بالاحياء

11- هل خطوط النقل كافية في تغطية أحياء المدينة و ضواحيها؟

نعم  لا

لماذا في رأيك؟ .....

.....

12- هل تجد صعوبة في التنقل من حيك إلى مركز المدينة؟

نعم  لا

- إذ كانت إجابتك بنعم ماهو سبب في رأيك؟

الحي بعيد عن المركز  وسائل النقل الجماعي تستغرق مدة زمنية طويلة.

عدم رغبة الناقلين الوصول اليها  تعدد الخطوط الوصول الى المركز

13- هل تجد صعوبة في التنقل من الضواحي إلى مركز المدينة؟

نعم  لا

- إذ كانت إجابتك بنعم ماهو سبب في رأيك؟

نقص في عدد الحافلات  بعد الحي عن المركز  عدم رغبة الناقلين الوصول اليها  وسائل

النقل الجماعي تستغرق مدة زمنية طويلة.

- البيانات حول طبيعة التنقل الافراد:

14- ماهي أسباب تنقلك؟

العمل  الدراسة  التنزه  قضاء الحاجيات

15- مكان العمل ؟

- وسط المدينة  ضواحي المدينة  خارج المدينة

16- مكان التنزه؟

.....  
.....

17- ماهي وسيلة تنقلك ؟

- السيارة خاصة  حافلات النقل الحضري الجماعي  تاكسي  على الأقدام  النقل غير رسمي ( clandestin )

18- أكثر الأوقات التي تنتقل فيها :

- صباحا  منتصف النهار  مساء  ليلا

19- عدد المرات التي تستعمل فيها وسيلة النقل الحضري في اليوم؟

- مرة  مرتين  ثلاث مرة  أربع مرات  أكثر من أربع مرات

20 - هل تستعمل النقل الجماعي ؟

- نعم  لا

-في حالة الإجابة ب لا لماذا ؟

- لا يصل النقل الجماعي الى حيك  يستغرق وقت طويل  لا يوجد عدد كافي للحافلات   
اسباب اخرى

- بيانات حول النقل الحضري:

1- النقل الجماعي:

21- أيهما تفضل ؟

حافلات القطاع الخاص  حافلات ال ETT

22- هل الحافلات مكتظة؟ نعم  لا

23- ما هو الخط الذي تستعمله بكثرة عند تنقلك الى حيك؟

.....

24- هل تستبدل الخط : نعم  لا  كم من مرة.....

- هل حافلات النقل الجماعي ملتزمة بمسارات المحددة لها؟

نعم  لا

25- كيف تفسرون نقص الحافلات على العديد من الخطوط؟

.....

2-سيارات الأجرة:

26- ما الأسباب التي تجعلك تستعمل النقل بسيارات الأجرة ؟

سرعته  وفرته  السعر المناسب  عدم توفر النقل الجماعي  يصلك الى

مناطق التي لا يستطيع النقل الجماعي نقلك اليها

27- هل سيارات الأجرة ترفض أن تنقلك أو تزيد في سعر لنقلك إلى الأحياء أو ضواحي؟

نعم  لا

28- أوقات نقص النقل بسيارات الأجرة: صباحا  مساء  ليلا

29- هل تتوفر الشروط التالية في حافلات النقل الجماعي و سيارات الأجرة؟

	مقبولة	مقبولة جدا	نوعا ما	غير مقبولة	غير مقبولة تماما
الامن					
الراحة					
المعاملة					
الوقت					
التسعيرة					

بيانات حول النقل غير رسمي ( clandestin ):

30- هل تستعمل النقل غير رسمي ( clandestin )؟

نعم  لا

31- ما الأسباب التي تجعلك تستعمل النقل غير رسمي ( clandestin )؟

سرعته  وفرته  السعر المناسب  عدم توفر النقل الجماعي  يصلك إلى مناطق التي لا يستطيع النقل الجماعي نقلك إليها

32- ما هي اقتراحاتكم لزيادة ربط الاحياء و الضواحي بالنقل الحضري؟

تنظيم توزيع الخدمات المختلفة  زيادة في عدد خطوط النقل  تنسيق بين مخطط النقل الحضري و مخطط النقل العمراني

33- خلق و سائل نقل جديدة

مترو  ترامواي  تليفريك  زيادة عدد الحافلات

وفي الأخير تقبلوا منا فائق التقدير و الاحترام و شكرا على مساعدتكم

