



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة العربي التبسي تبسة
كلية العلوم الدقيقة وعلوم الطبيعة والحياة
قسم علوم الأرض والكون



مذكرة ماستر

ميدان: علوم الأرض والكون
شعبة: جغرافيا وتهيئته الاقليم
اختصاص: تهيئة حضرية

العنوان

دراسة محطات النقل البري بالمدن الجزائرية الكبرى الداخلية حالة محطة النقل البري حسين ايت احمد بمدينة تبسة

من تقديم الطالبات:
عبايدية لامية
رجب نوال

امام لجنة المناقشة

جامعة العربي التبسي تبسة	أستاذ محاضر "ب"	رئيسا	حجام رياض
جامعة العربي التبسي تبسة	أستاذ محاضر "ب"	ممتحنا	بولمعيز حسين
جامعة العربي التبسي تبسة	أستاذ محاضر "ب"	مشرفا	جينون إبراهيم

دورة سبتمبر 2020

شكر وعرافان

"قال رسول الله صلى الله عليه وسلم "

"من لم يشكر الناس لم يشكر الله"

الحمد لله الذي أعاننا ووفقنا لانجاز هذه المذكرة

نحمدك يا من لا يحمد سواه حمدا يليق بجلال وجهك وعظيم سلطانتك

نتوجه بجزيل الشكر

الى الدكتور المؤطر - جبنون ابراهيم -

الذي كان له الفضل الكبير على توجيهات ونصائحه القيمة ودعمه لنا لإتمام هذه المذكرة

كما لا يفوتنا في هذا المقام توجيه جزيل الشكر الى أعضاء لجنة المناقشة

حفظها الله لتفضلهم علينا بقبول هذه الدراسة وبذلا للجهد والوقت في التدقيق واثناء هذه المذكرة

شكلا ومضمونا

إهداء:

إلى خالد الذكر الذي وافته المنية وكان خير مثال لرب الأسرة، والذي لم يتهاون في يوم على توفير
سبيل الخير والسعادة لي، إلى صاحب السيرة العطرة والفكر المستنير فلقد كان له الفضل الأول في
بلوغي للتعليم العالي (والذي الحبيب) رحمه الله

إلى من وضع المولى عزوجل الجنة تحت أقدامها إلى من أفضالها على نفسي كثيرة في سبيل إسعادي
وترشيدي على الدوام (أمي الحبيبة) أطال الله في عمرها وجعلها ذخري لي على مر السنين
إلى أخي عمار في ديار الغربية إلى اخواتي سعاد، عواطف، خليدة، هديل، فطيمة إلى أطفال اخواتي
لينة، نور، فراس

إلى صديقات العمر حسناء، رندة، لمياء، فوزية، خولة

إلى كل قريب وصديق وحبيب إلى كل من قدم يد العون في إتمام هذا العمل.

إهداء

" بسم الله الرحمن الرحيم "

المحمد لله والصلاة والسلام على رسول الله

وعلى آله وصحبه اجمعين

أهدي عملي هذا وثمرة جهدي الى من قال فيها سبحانه وتعالى:

"وقضى ربك أن لا تعبدوا إلا اياه وبالوالدين احسانا "

الى بر الامان التي علمتني صدق المشاعر وطهارة الروح

"امي"

الى من رباني على القيم والمبادئ وعلمني مدى التحدي، قدوتي في الصبر والكفاح

"أي"

الى من يسري فينا دم واحد اخوتي زكريا. نور الهدى. شهرزاد

الى كتايب العائلة عسال محمد اباد، احمد معاذ، روسلين، أشرف، هبة الرحمان

كما أهدي عملي هذا الى اهلي وصديقاتي دون استثناء

الى كل من ساندني ووقف الى جانبي من قريب او بعيد ...

الفهارس :

فهرس الصور:

رقم	العنوان
01	المحطة الطرقية اولاد زيان الدار البيضاء
02	الصورة الجوية للمحطة الطرقية أولاد زيان الدار البيضاء
03	المحطة البرية الدولية باريس
04	الصورة الجوية للمحطة البرية الدولية باريس
05	المحطة البرية تولوز فرنسا
06	الصورة الجوية للمحطة البرية تولوز فرنسا
07	الصورة الجوية لموقع المحطة في المدينة
08	الصورة الجوية المحيط المجاور للمحطة
09	الصورة الجوية للمحاور الرئيسية للمدينة
10	الصورة الجوية للتجهيزات في المدينة
11	الصورة الجوية للإطار المبني للمحطة
12	الجهة الأمامية للمحطة
13	الجهة الخلفية للمحطة
14	الصورة الجوية للطرقات داخل المحطة
15	طريق دخول المحطة
16	طريق خروج المحطة
17	الصورة الجوية للأرصفة داخل المحطة
18	أرصفة المحطة
19	الصورة الجوية للمساحات الخضراء في المحطة
20	المساحات الخضراء
21	الصورة الجوية للمواقف داخل المحطة
22	س القصيرة و المتوسطة

سيارات وحافلات حضرية	23
سيارات العمال	24
مواقف الحافلات	25
الصورة الجوية لمنافذ المحطة	26
مخرج المحطة	27
مدخل المحطة	28
الصورة الجوية للحركة داخل المحطة	29
الصورة الجوية لتوسعة الأولى للمحطة	30
مكتب البريد	31
المراحيض	32
شبابيك	33
قاعة الانتظار	34
مكتب حفظ الأمتعة	35
مطعم و مقهى	36

فهرس الخرائط :

رقم	العنوان
01	موقع مدينة تبسة
02	الموقع الادراي لمدينة تبسة
03	موقع المحطة البرية حسين أيت أحمد
04	خطوط النقل الحضري الجماعي العمومي
05	عدد الحافلات في ولاية تبسة
06	عدد سيارات الأجرة في ولاية تبسة

فهرس الجداول

رقم العنوان

- 01 دور النقل على المستوى الاقتصادي و الاجتماعي
- 02 مراحل التطور التاريخي للنقل البري
- 03 الهياكل القاعدية ووسائل النقل
- 04 المتطلبات الوظيفية.الفضاءات الحركية.متطلبات الأمن و السلامة. التنظيم البيئى المستدام لتصميم و انشاء محطات النقل البرية
- 05 صافي الهجرة لمدينة تبسة 2019
- 06 مفترقات الطرق
- 07 بطاقة تقنية لمحطة نقل المسافرين المجاهد حسين ايت أحمد تبسة 2016
- 08 بطاقة تقنية لمحطة نقل المسافرين المجاهد حسين ايت احمد تبسة 2019
- 09 احصائيات النقل الجماعي للمسافرين بواسطة الحافلات انطلاقا من المحطة البرية حسين ايت احمد تبسة
- 10 احصائيات نقل المسافرين بواسطة سيارات الأجرة انطلاقا من المحطة البرية حسين ايت أحمد
- 11 عدد الخطوط المستغلة المتعاملين و المركبات و عدد انطلاقات في اليوم
- 12 احصائيات النقل الجماعي للمسافرين بواسطة الحافلات انطلاقا من المحطة البرية حسين ايت أحمد جوان 2016
- 13 احصائيات النقل الجماعي للمسافرين بواسطة سيارات الأجرة انطلاقا من المحطة البرية حسين ايت أحمد 2016
- 14 عدد الخطوط المستغلة المتعاملين و عدد المركبات

فهرس الأشكال

رقم العنوان

- 01 الهيكل التنظيمي للنقل البري
- 02 اطار مقارنة تقييم مابعد الاستغلال
- 03 منحى بياني للتطور عدد السكاني في مدينة تبسة (1870-2019)
- 04 معدلات النمو السكاني لمدينة تبسة (1870-2019)
- 05 مراحل التطور العمراني لمدينة تبسة (قبل 1846-2018)
- 06 احصائيات المحطة البرية لسنوات 2016-2017-2018-2019
- 07 واجهة برنامج SPHINX
- 08 الجنس
- 09 العمر

المستوى التعليمي	10
الحالة العائلية	11
مكان الإقامة	12
وسائل النقل في المحطة	13
مواعيد النقل	14
وسائل النقل في ليل	15
قاعة الانتظار في المحطة	16
استعمال قاعة الانتظار بالمحطة	17
المراقق المستعملة في المحطة	18
التكنولوجيات المتاحة في المحطة	19
الضجيج	20
صعوبات التنقل داخل المحطة	21
التعرض للخطر	22
الأمن في المحطة	23
قرب المحطتين	24
جودة الخدمات في المحطة	25
تحليل تقاطع العينة للأسئلة	26
تحليل تقاطع العينة للأسئلة	27

مقدمة عامة:

مقدمة

تنشأ المدينة وتنمو بفعل عوامل جغرافية، طبيعية كانت أو بشرية وتمر بمراحل تطور متعددة حسب انعكاس ظروفها الاقتصادية والاجتماعية حيث أن لكل مرحلة من هذا التطور ترك طابع مميز من ناحية تخطيطها وتصميمها، كشبكة الشوارع والطرق والطابع العمراني الغالب الذي يتأثر بأنواع الوظائف التي تؤديها المدينة. ، فقد أصبحت المدن الجزائرية الداخلية الكبرى منها أو الساحلية تعرف نمو حضاريا كبيرا بامتلائها بالمرافق الضرورية للحياة الحضارية بعيدا عن ما كانت تعرفه من حياة شبيهة بحياة البدو، حيث بدأ الاهتمام بالمظهر العمراني الذي اختلف من معمار تقليدي الى معمار من نوع منطور نظرا الى التزايد الديمغرافي الذي عرفه القرن العشرين ، فالتطور لم يهتم فقط بالجانب المعماري بل تخطى الى مجال المواصلات و التكنولوجيا.

عاش الإنسان قديما في بيئة غير مستقرة وظروف مناخية قاسية لم يكن يفهم تغيراتها، كما لم يتمكن من مواجهتها لهذا اضطر للترحال هنا وهناك. كانت أولى رحلاته تربط بين مسكنه والطبيعة المتمثلة في البراري، الصحاري، الغابات، الأنهار والأودية أين يتوفر شرابه وطعامه. كان ينتقل برا مشيا على الأقدام وبحرا باستعمال الطوافات. حيث نشأت الدروب الأولى للنقل نتيجة حركته الدائمة والمستمرة ذهابا وإيابا.

استأنس بعدها بعض أنواع الحيوانات فسيطر عليها فكانت مرافقة له في رحلاته حاملة إياه و أثقاله على ظهورها. اتسعت هذه الدروب لتستوعب الحركة المزدوجة للإنسان و الحيوان معا مع محاولة اكتشاف دروب جديدة لتسهيل وصوله للاماكن المقصودة في اقل وقت ممكن. حيث اكتشف وسائل نقل مختلفة منها البرية والبحرية و الجوية، تنوعت هذه الوسائل وتطورت عبر التاريخ فبعد أن كانت وسائل بدائية بطيئة الحركة، ثقيلة الوزن، مستهلكة للطاقة بكميات كبيرة، أصبحت الآن تساعد الإنسان على قضاء حاجاته بأكثر راحة و في اقصر وقت ممكن وتكلفة اقل .

يعتبر النقل أهم السيات الرئيسية لحضارة هذا العصر ومن أهم عوامل استمرارها وتقدمها، فالنقل عامل من العوامل الضرورية والمساعدة على نمو المدن وتضخمها، نظرا لخدماته المقدمة في جميع المجالات، حيث أن نقل الأشخاص والبضائع بأنواع النقل المختلفة من حيث الكم والنوع تعد أهم العوامل المساعدة في بناء عملية التنمية.

حيث يعد قطاع النقل احد القطاعات المكونة للهيكل الاقتصادي في أي دولة، وان تطور أي مجتمع معاصر يتناسب طردا مع تطور النقل و المواصلات فيه. ولا يمكن إبراز دور النقل على المستويين المحلي و الدولي إلا بالتنظيم المحكم والتكامل بين أنماطه المختلفة و يعتبر النقل البري أهم أنماط النقل في كل دول العالم خاصة في هذه الفترات الذي ظهر فيها حجم الإنفاق عليه ضمن الخطط والميزانيات التنموية للبلاد، خاصة منشأة محطات النقل البرية للمسافرين التي تعتبر عقدة لالتقاء جميع الخطوط والتي تشهد اليوم زيادة في الطلب عليها لضمان نقل الركاب بأحسن جودة و اقل وقت وتكلفة

الإشكالية:

تعيش المدن الجزائرية الداخلية الكبرى كباقي مدن العالم تطورا كبيرا في جميع المجالات وبالتحديد من الناحية السكانية والعمرائية، الشيء الذي جعلها تعاني من ركام من المشكلات والحواجر خاصة الأزمات الحضرية المتعلقة باقتصاد المدينة كالنقل الحضري، وذلك في ظل غياب سياسات توجيهية جديدة تراعي تضخم المدن ونموها، والإبقاء على المنهجيات القديمة والتاشي بها رغم التطورات الجذرية الحاصلة في هذه الآونة.

لقد أدى التوسع العمراني الكبير لمدينة تبسه إلى ظهور مشكلات في ميدان النقل والذي شكل ظاهرة صالحة للدراسة والمعائنة، خاصة على مستوى الهياكل القاعدية لهذا الأخير كالمحطة البرية لنقل المسافرين -حسين ايت احمد تبسه- والتي تعد مركب تم انجازه لغرض تسهيل وتوفير النقل على مستوى الولاية ككل. إلا أنها تبقى تعاني من عراقيل كحال المحطات الأخرى من ناحية تحقيق الوصول بطريقة آمنة وجودة تشجع الركاب على استعمال النقل البري، بالإضافة إلى غياب المعايير التصميمية الخاصة بإنشاء محطات النقل البري للمسافرين التي تأخذ بعين الاعتبار الاحتياجات الاجتماعية، الاقتصادية وكذا الصحية للناقلين والمنتقلين. وهذا ما أدى إلى ضرورة إسقاط الضوء على المحطة وإعادة النظر فيها من جميع الاتجاهات ومعرفة أدق التفاصيل التي تحتويها.

ومنه يتبادر في أذهاننا التساؤلات التالية:

هل للتسيير دور في نقص الخدمات المقدمة من طرف المحطة؟

هل حققت المحطة غاية توفير النقل للمسافرين؟

الفرضيات:

ضعف التسيير أدى الى نقص الخدمة في المحطة

قامت المحطة بأداء الغرض الذي صممت لأجله

اهداف الدراسة:

الهدف من الدراسة هو تقييم المحطة من مختلف الجوانب (الجانب التصميمي، الوظيفي، التسيير) كذلك ايجاد النقائص والمشاكل التي تعاني منها المحطة مع محاولة ايجاد حلول لها.

اهمية الموضوع:

يعتبر موضوع بالغ الاهمية اذ يهتم بإبراز ومعرفة مدى خدمة ووظيفة المحطة البرية حسين ايت احمد وتقييمها ما بعد الاستغلال.

اسباب اختيار الموضوع:

- حداثة الموضوع
- ندرة مثل هذه المواضيع في الدراسات السابقة
- تذبذب الوضع بين المحطتين القديمة والجديدة
- وجود العديد من المشاكل على مستوى المحطة

صعوبات الدراسة:

تتمثل الصعوبات التي واجهتنا اثناء انجاز البحث:

- قلة المعلومات المتعلقة بمنطقة الدراسة
 - عدم توفر دراسات سابقة على المحطات البرية
 - عدم تعاون بعض الادارات في منحنا بعض المعلومات
 - انتشار وباء كورونا وتطبيق الحجر الامر الذي ادى الى عرقلة سير البحث
- منهجية البحث:

اعتمدنا في دراستنا على المنهج التحليلي الوصفي والذي يستعمل فيه كل من الخرائط، الجداول الاحصائية، الاشكال البيانية... حيث قسمنا البحث الى جزئين، الجزء النظري والذي يحتوي على مفاهيم وتعريف حول الموضوع المعالج، اما الجزء الثاني فهو البحث الميداني الذي يشمل دراسة معمقة واستقراء شامل للبحث.

ا مرحلة البحث النظري:

حاولنا فيه جمع الرصيد الكافي من المعطيات المتعلقة بالنقل والمحطات البرية وكذا الدراسات المتعلقة بمدينة تبسة من خلال الاطلاع على المصادر والمراجع والمذكرات وكذا مواقع الانترنت ذات الصلة بموضوع الدراسة.

ب مرحلة البحث الميداني:

وتمثلت مراحلها في زيارتنا الميدانية لمنطقة الدراسة حيث استعنا في تحقيقنا على توزيع استمارة استبيان على مستوى المحطة مكونة من 100 عينة تم الاجابة عليها من طرف المسافرين المستعملين للمحطة، بالإضافة الى زيارتنا لمديرية النقل ومقابلتنا لبعض المسؤولين، بالإضافة الى الاعتماد على الاسلوب الكارتوغرافي الذي يتمثل في اعداد الخرائط المختلفة من اجل تحليل الوضعية الراهنة وذلك من خلال Google Earth، MapInfo البرامج

الهيكلية:

مرحلة تنظيم وتحليل المعطيات: في هذه المرحلة تم ترتيب وتنظيم كل المعطيات التي قمنا بجمعها وتحويلها الى خرائط وجداول... وانتهت هذه المرحلة بكتابة ما قمنا بترتيبه والذي يشمل العناصر التالية:

- الفصل التمهيدي
- الفصل الاول: مفاهيم عامة حول المدينة والنقل
- المبحث الاول: مفاهيم حول المدينة
- المبحث الثاني: مفاهيم حول النقل
- المبحث الثالث: دراسة مدينة تبسة
- الفصل الثاني:
- المبحث الثالث: دراسة تحليلية لمحطة النقل البرية الجديدة حسين ايت احمد تبسة
- المبحث الرابع: دراسة المحطة

1 الفصل الأول: مفاهيم عامة حول المدينة والنقل

1.1 المبحث الأول: مفاهيم حول المدينة.

1.1.1 مفاهيم حول المدينة

تمهيد:

تعتبر المدينة أقد نمط عمراني شيدتها الإنسانية، بما تحمله من خصائص ومميزات، تحدد هويتها التاريخية وتراثها الاجتماعي والثقافي، تعددت المفاهيم والتعاريف المتعلقة بها، وظروف وعوامل نشأتها، حيث تطرق إليها الكثير من الباحثين وعرف كل واحد منهم المدينة بمنظوره الخاص ومن زاوية اختصاصه، إلا أن هذه المفاهيم اختلفت عبر الزمان ذلك تبعا للدور الوظيفي الذي كانت تلعبه، سواء من حيث سبب نشأتها، أو من حيث دورها المحلي والإقليمي. من خلال هذا المبحث نتطرق إلى بعض التعاريف المتعلقة بالمدينة وأهم تصنيفاتها ووظائفها من خلال ما يلي.

1- مفهوم المدينة:

عبارة عن ذلك التجمع البشري البالغ الكثافة، والذي يتميز بالتعقيد والتنظيم في أن واحد حيث تضم مكونات مادية اقتصادية واجتماعية وعمرانية، وأخرى لامادية أخلاقية وثقافية وتاريخية متلاحمين فيما بينها. كما تعتبر مركزا لتلبية المصالح وقضاء الحاجيات والأغراض المتعددة والمتنوعة للسكان.¹

- تعددت تعاريف المدينة كونها ظاهرة متغيرة ومتطورة بحسب الزمان والمكان الذي تنتمي إليه. من بينها:

- المدينة عند **Goadall (1972)**: هي ذلك الحيز المكاني الذي يتجمع فيه السكان والفعاليات المتعددة والتي تمتاز بكثافة سكانية عالية مع اتصال مستمر بالأرض المشيدة وزيادة في نسبة العاملين في قطاعي الصناعة والخدمات.

- المدينة عند **Gallion (1980)**: "هي موقع تهيأ فيه الفرص لتنوع الحياة والفعاليات، فإن سكانها يتمتعون بعلاقاتهم الاجتماعية من خلال قرب بعضهم من بعض ومن خلال ممارستهم لأعمالهم المتنوعة"، وبذلك تعتبر المدينة حسب رأيه ذلك الحيز من الفضاء الذي يتركز فيه السكان الذين يعتمدون في حياتهم على وفرة الموارد الاقتصادية في ذلك الحيز كما أن استثمار هذه الموارد توفر لهم فرص العمل واستمرارية الحياة، لذا فإن المدينة يمكن أن تكون مركز للصناعة والإدارة ويمكن أن تهيئ مجالات واسعة للتبادل التجاري والثقافي.²

¹- د. خلف الله بوجمعة ، 2005 ، ص 127-128

²- د . حسين بولمعيذ بن ساعد 2019، ديناميكية السكن العشوائي: الخصائص، أساليب المعالجة وارتباط ذلك بحجم ووظيفة المدينة، مدينتين سكيكدة والحروش نموذجاً-شمال شرق الجزائر، كلية علوم الأرض، جامعة باجي مختار - عنابه-، أطروحة دكتوراه، ص 24.

1.1.2 تصنيف المدن

1.1.2.1 من حيث الحجم:¹

يعد حجم المركز العمراني أحد المقاييس الهامة في دراسة جغرافية العمران. "ويقصد بالحجم عدد سكان المركز العمراني وليس سعة النطاق العمراني
لقد جاء في القانون الجزائري المتعلق بالمدينة (القانون رقم 06-06 المؤرخ في 20/02/2006 المتضمن القانون التوجيهي للمدينة) أن المدن تصنف حسب حجم سكانها على النحو التالي:
- المدينة الكبرى: هي كل تجمع حضري يفوق عدد سكانه 100.000 ساكن ويؤدي وظائف إدارية، اقتصادية، اجتماعية وثقافية.

- المدينة المتوسطة: كل تجمع حضري عدد سكانه ما بين 50.000 و 100.000 ساكن.
 - المدينة الصغرى: كل تجمع حضري عدد سكانه ما بين 20.000 و 50.000 ساكن.
 - تجمع حضري: كل مجال حضري يضم على الأقل 5000 ساكن.
- وعليه سنعمد في دراستنا هذه على هذا التصنيف الوارد ضمن القانون السالف ذكره.

1.1.2.2 التصنيف الوظيفي للمدن:²

الوظيفة هي أساس قيام المدن، ووظيفة المدينة تخدم مجتمين أولاهما داخلية، تقدم لسكانها ضمن حيزها الحضري، والثانية خارجية تقدم لسكان إقليمها. (تستبعد الوظيفة الزراعية على أساس أنها ليست وظيفة مدنية، وإن وجدت فإنها تمارس في ظروف خاصة وفي أماكن معينة محدودة.)

الوظيفة الحربية:

يرجع البعض أن أصل المدن تاريخيا هو الوظيفة الحربية. ومهما كان الأصل فإن غالبية المدن القديمة والتاريخية كانت بحاجة للتحصين والأسوار المحيطة للحماية من أخطار الحروب والغزوات. وعلى العموم فإن الوظيفة الحربية ما هي إلا وظيفة لاحقة كوسيلة تؤمن حياة المدينة وسكانها ومختلف الوظائف الأخرى. وعليه فإن هذه المدن ما هي إلا عبارة عن أماكن للحماية.

الوظيفة التجارية:³

تعتبر من أقدم وأهم أسباب نشوء المدن، حيث أقيمت هذه الأخيرة على محاور الطرق التجارية ضفاف الأنهار والموانئ أو حول الأسواق وعرفت معظم المدن ما عرف بتجارة التجزئة إلا أن بعضها عرف بمدن تجارة الجملة كمدينة viens بإيطاليا

● الوظيفة الصناعية:⁴

¹ د. حسين بولمعيذ بن ساعد 2019، المرجع سابق، ص 25.
² د. حسين بولمعيذ بن ساعد 2019، المرجع سابق، ص 25,26.
³ د. خلف الله بوجمعة، المرجع سابق، ص 66,67.
⁴ د. حسين بولمعيذ بن ساعد 2019، المرجع سابق، ص 27,28,29.

الوظيفة الصناعة قامت على التجارة في العصور القديمة والوسطى، أما في العصر الحديث فقد نمت الصناعات الحضرية واتسع سوقها ليتعدى حدود المدينة، وكان في ذلك إشارة إلى نمو الوظيفة الصناعية واستغلالها. والمدن الصناعية نوعان هما: مدن تعدينية ومدن الصناعات التحويلية

● الوظيفة الصحية والترفيهية:

تشارك الخدمتان في أنهما من عائلة واحدة هي تقديم الخدمات رغم التناقض فيمن تقدم له الخدمات، فالصحة تقدم خدماتها للمرضى، والترفيهية للأصحاء. وقد ظهرت هاتان الخدمتان في العصر الحديث وبالتحديد بعد الانقلاب الصناعي حيث أصبح السكان ينشدون الراحة والاستجمام.

الوظيفة الدينية والثقافية:

المدن الدينية قديمة ذلك إن الدين كان يوما مسؤولا عن نشأة كثير منها، فالسومريون أسسوا مدنهم للعبادة وليس للتجارة، وظهرت أثينا في أيامها الأولى كمعبد للإلهة أثينا. ولكن تبدلت الحال في العصر الحديث، فقد اصطبغ الدين بصبغة دنيوية فتخاذل أمام التجارة. ولمواضع المدن الدينية قداسة خاصة كما أن أغلبها يفضل الابتعاد عن صحب الحياة فيختار أماكن منعزلة أو متطرفة تتعارض مع المزايا الجغرافية المعروفة، أما مواقعها فليست لها قيمة بقدر مواضعها، وذلك لكونها تتخذ بناء على معتقدات أو خرافات أو أحداث أو رؤى. أما الوظيفة الثقافية (التعليمية) فترتبط بوجود الجامعات في المدن، وكان لهذه الوظيفة ارتباط بالوظيفة الدينية في الماضي، ذلك لأن تدريس الديانات شغل مركزا كبيرا في الجامعات، وكانت الثقافة الإسلامية والعلمية تدرس قديما في المسجد في الدول الإسلامية.

● الوظيفة الإدارية والسياسية:

تعد كلاهما حكوميتان، وتخضع للاختيار الحكومي، إذ يتم الاختيار اعتمادا على عوامل كثيرة من بينها الموقع المتوسط للمدينة في الدولة أو في إقليمها ولذلك فإن العواصم يظل دورها رهنا بمشيئة الحكام، ومن هنا فقد تخلق من لا شيء مثل أنقرة وعمان وبرازيليا. وتتباين المدن الإدارية والسياسية في أحجامها تباينا كبيرا ذلك لأن هناك عواصم محلية (مركز إقليمي كمدينة سكيكدة)، إلى عواصم إقليمية (مدينة إقليمية كمدينة قسنطينة)، ثم عواصم وطنية وهي التي تمثل مقر الحكومة والدواوين والإدارات المرتبطة بها.

التصنيفات الإحصائية:

يعتمد هذا التصنيف على الأساس الإحصائي لكل نشاط، والذي يأخذ بعين الاعتبار معطيات التعدادات والتحقيقات الميدانية المباشرة. من رواد هذا التصنيف نجد الباحث الأمريكي "جونس هاريس" (1945م).
خاتمة: تتجلى أهمية هذه المفاهيم أن المدينة تتعدد وتنوع تعاريفها وتختلف من وجه نظر كل باحث وزاوية اختصاص كل منهم، حيث حاولنا في هذا المبحث الإلمام ببعض التصنيفات والوظائف التي تتركز عليها المدينة.

2 المبحث الثاني: مفاهيم حول النقل

2.1.1 مفاهيم حول النقل:

تمهيد:

قل لأهميته لكبيرة في مختلف جوانب الحياة ,يحتاج إلى تخطيط وتنظيم مستمر فاختلاله يؤثر على النظام العام للمدينة , والملاحظة البسيطة العابرة تكشف أهمية النقل بالنسبة للفرد والجماعة لأنه يدخل في صميم حياتهم ويؤثر مباشرة في نشاطاتهم , حيث تعددت أنواع النقل وتنوعت من بينها النقل البري الذي يعتبر من أبرز أنواع النقل يتم من خلاله تقديم خدمته على اليابسة وفق المحطات البرية المخصصة لنقل الركاب من مكان إلى آخر عبر وسائل النقل الأرضية , من خلال هذا المبحث لابد من التطرق للجانب النظري لتعرف على (النقل , و أهميته, عناصره .. , مفهوم المحطات البرية و شروط تصميمها وكيفية تقييمها ما بعد الاستغلال) من خلال ما يلي.

2.1.2 تعريف النقل:

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

لقد عرف القانون الجزائري خدمة النقل حيث نصت المادة 16 من القانون رقم 88\17 المؤرخ في ماي 1988 على ما يلي:

يعد النقل كل نشاط ينقل بواسطة شخص طبيعي أو معنوي أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر على متن مركبة مهما كان نوعها.

● تعريف النقل من الناحية الاقتصادية:

نشاطا يخلق منفعة في الزمان والمكان بواسطة التحويل الفيزيائي للسلع والأشخاص من مكان إلآخر.¹

● تعريف النقل في ظل النظام الاشتراكي:

هي تلك العمليات التي من شأنها أن تؤدي إلى تحقيق الأهداف الإنتاجية.

● تعريف النقل في ظل الرأس مالية:²

عبارة عن حركة الأفراد والسلع والمعلومات والأفكار ورأس المال من مكان إلى آخر. انطلاقا من هاذين التعريفين يمكننا إعطاء تعريف شامل للنقل: هو كل نشاط يكون من خلال شخص طبيعي أو اعتباري بنقل الأشخاص أو البضائع من مكان إلى آخر على متن مركبة معدة لهذا الغرض.

¹قانون رقم 17/88 المؤرخ في 10 ماي 1988 المتضمن تنظيم النقل البري وتوجيهه، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، السنة 24 عدد 19ص785.

² - خليفى أسماء، معبقي نور الهدى، إعادة هيكلة شبكة النقل الحضري الجماعي في مدينة تيبسه لسهولة وصول أفضل باستعمال نظم المعلومات الجغرافية مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر، جامعة أم البواقي 2017-2018ص 25 .

2.1.3 النقل ودوره على المستوى الاقتصادي والاجتماعي:

يبرز دور قطاع النقل كأهم المعايير المستند عليها لقياس درجة تطور وتحضر الأمم والمجتمعات على ضوء ما يتوفر فيها من شبكة طرق وهياكل قاعدية متطورة ووسائل نقل حديثة.

جدول (1): دور النقل على المستوى الاقتصادي والاجتماعي.

النقل على المستوى:	دوره:
الاقتصادي	<ul style="list-style-type: none">- يعد من أهم دعائم التقدم التي يركز عليها اقتصاد الدولة، حيث يلعب الدور الفعال في تحقيق الاندماج والتكامل بين مختلف القطاعات الاقتصادية الإنتاجية والخدمية.- يعد النقل من الأبعاد الاقتصادية والحضرية الأساسية التي تركز عليها المدن. حيث إن حركة النقل المرنة والسريعة التي تستجيب لمتطلبات السكان المختلفة ستؤثر على نمو وتطور تلك المنطقة.- يقيس النقل المنفعة المكانية للسلع والخدمات على ضوء المسافة التي تربط بين مراكز الإنتاج والتوزيع (الأسواق)، والمنفعة الرمانية على ضوء الزمن المستغرق لتحقيق وضمان هذا الربط.- يساهم النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية فوجود نظام نقل فعال يعكس جلب الاستثمار وترقيه السياحة في تلك المنطقة.- النقل قطاعا اقتصاديا ذو أهمية معتبرة على ضوء هياكله التي تحقق الأمن الغذائي والدفاعي والتنموي.
الاجتماعي	<ul style="list-style-type: none">- يعتبر النقل عنصرا فعالا في تنظيم الوسط الحضري الذي ينشط فيه، خاصة إذا ما تم التحكم في متغير السرعة الذي يعتبر المرآة العاكسة لمتغير الوقت.- يساهم النقل في تحقيق التطور الاجتماعي من خلال تحقيق الاتصال بين مختلف المجتمعات، بالإضافة لدوره الفعال لتغيير السلوكيات الاجتماعية والحضرية للأشخاص بما تقتضيه ضرورة تنقلاتهم.- يجد من الهجرة نحو المدن ويساهم في تحقيق استقرار النشاطات والوظائف والمرافق في المناطق النائية والأرياف.

المصدر: سياري نواره، دراسة سوق النقل الحضري العمومي بالحافلات دراسة حالة مدينة قسنطينة، مذكرة مكملة لنيل شهادة ماجستير في علوم التسيير، جامعة قسنطينة، 2013-2014 ص 15,16+معالجة الطلبة 2020.

2.1.4 أهمية النقل:¹

- يعتبر قطاع النقل أحد أهم القطاعات التي تساهم في التنمية الشاملة وتتضح مكانة النقل من خلال العناصر التالية:
- المساهمة في وضع إستراتيجية التنمية الاقتصادية لأنه يربط مناطق الإنتاج والاستهلاك ويؤثر في التوطن الصناعي.
- المساهمة في زيادة معدلات التكوين الرأس مالي حيث تعمل خدمات قطاع النقل على تسيير عملية انتقال المعرفة التكنولوجية خاصة إذا ما تجسدت في سلع وتقنيات إنتاج متطورة.
- يدعم العلاقات والتكامل الاقتصادي بين مختلف الصناعات لأنه يساهم في خلق المنافع المكانية والزمانية للمنتجات.
- يساهم في تقليص المسافات وجعل ما هو بعيد قريب.

2.1.5 تصنيف النقل:²

2.1.5.1 التصنيف وفقا لمجال التشغيل: ويشتمل على 3 أنواع هي:

- النقل الداخلي: هو الذي يكون ضمن نطاق الدولة.
- النقل الخارجي (الدولي): وهو النقل العابر بين الدول (خارج نطاق الدولة الواحدة).
- النقل الحضري: هو النقل داخل حدود المدينة.

2.1.5.2 التصنيف وفقا للمسار: ويشتمل على 3 أنواع:

- النقل المائي (النهري والبحري).
- النقل البري (طرق، سكة حديدية خطوطا حديدية خطوطا، أنابيب).
- النقل الجوي والمشارك (طائرات، مطارات، طائرات جوية مائية).

2.1.5.3 التصنيف حسب القوة المحركة: ويشتمل على 3 أنواع:

- عضلي بشري (الدراجة، عربة حمال) أو حيواني (العربة التي تجرها الحيوانات)
- قوى طبيعية: كالرياح (سفن شراعية) والتيارات المائية في الأنهار.
- الطاقة: (وقود، كهرباء).

2.1.5.4 التصنيف حسب نوعية الخدمة:

ويشتمل على نوعين:

- متخصصة: لنقل الركاب فقط أو البضائع فقط

¹ - (سعد الدين عشموي , 2005 ص43,47).

² - (محمد توفيق سالم، ص 15, 16)

- مشتركة: لنقل الركاب والبضائع معا، أو النقل الجوي والبري معا.
- 2.1.6 التصنيف حسب مستوى الخدمة:

ويشتمل على نوعين:

- السرعة (عادي وسريع)
- انتظام الخدمة (دائمة، تحت الطلب)

2.1.7 التصنيف حسب طبيعة وسيلة النقل:

- ويشتمل على نوعين هما (النقل العام والنقل الخاص).
- وهو التصنيف الذي يهتم المتخصصين في مجال تخطيط النقل الحضري عموماً لأن وسائل النقل العام والخاص تعتبر من العناصر المؤثرة بشكل كبير في عملية النقل بشكل عام وفي النقل الحضري أي النقل داخل المدن بشكل خاص.

2.1.8 عناصر النقل:¹

- موضوع النقل: الممثل في نقل الأشخاص أو البضائع.
- الهيكل القاعدية: وتتمثل في شبكة الطرقات، الجسور، الأنفاق، الموانئ، المطارات.
- وسائل النقل: السيارات، الحافلات، الشاحنات، السفن، القطارات والطائرات.
- الظروف المناسبة: المتمثلة في الراحة، السعر المناسب، السرعة، المعاملة.

التطور التاريخي للنقل:²

جدول (2): مراحل التطور التاريخي للنقل البري.

أشكال ووسائل النقل	مراحل التطور
المشي على الأقدام	يعتبر المشي على الأقدام أول أشكال التنقل الذي كان معروفاً وسائداً منذ تواجد الإنسان على سطح الأرض. كان يقطع مسافات قصيرة وطويلة خلال أول رحلاته التي تربط بين مسكنه (البراري الكهوف، الخيام) وأماكن تواجد طعامه وشرايه (البراري، الصحاري والغابات).

¹ - خلفي أسماء، معيني نور الهدى، إعادة هيكلة شبكة النقل الحضري الجماعي في مدينة تبسة لسهولة وصول أفضل باستعمال نظم المعلومات الجغرافية مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر، جامعة أم البواقي 2017/2018، ص 25,26.

² -سيارتيانوار، مرجع سابق، ص 17.

حمل الأشياء على الظهر أو جرها على الأرض	قام الإنسان بعدها باستعمال قوته العضلية حيث كان يحمل الأشياء على ظهره أو يسحبها ويجرها على الأرض. استعمل أيضا الزحافات التي كانت توضع فوق جذوع الأشجار اسطوانية الشكل لتسهل دحرجتها. كانت هذه المرحلة ممهدا لاختراع العجلات.
استعمال الحيوانات	استأنس الإنسان بعض أنواع الحيوانات وسيطر عليها كالأحصنة والجمال، حيث استعملها لحمل أثقاله من جهة وركوبها من جهة أخرى.
العربة البدائية	تم استعمال العربات البدائية التي كانت تسمى الطنبر travois الممتثلة في عصابتين مربوطتين على ظهر الدابة والطرف الآخر يترك ليحجر على الأرض
استخدام العجلات	كان السومريون في الشرق الأدنى القديم أول من استعمل العجلات لجر العربة تطورت فيما بعد لتصل إلى أوروبا والهند سنة 4000 ق.م، والصين سنة 1200 ق.م
دولاب العربة	تم اكتشاف أول دولاب للعربة في العالم سنة 3000 ق.م تم استخدامه في العربات ذات أربع عجلات من طرف البابليون القدامى.
العربة البخارية	اختراع الفرنسي نيوكلاكويننو سنة 1796 م العربة البخارية التي تعتبر أول نموذج للسيارة ذات 3 عجلات قطعت المسافة
محرك الاحتراق الداخلي	بلبلا اختراع الفرنسي رينوار والألمانيين اوتو و لامين محرك الاحتراق الداخلي
لا العجلة المطاطية	ف اختراع الانجليزي جون دانلوب العجلات المصنوعة من المطاط المنفوخ

المصدر: سياري نواره، مرجع سابق، ص 17

2.1.9 الهياكل القاعدية ووسائل النقل¹:

تمثل الهياكل القاعدية للنقل في التجهيزات والمرافق القاعدية التي يركز عليها النقل. فهي تضمن تسهيل تقديم خدمة النقل في فضاء معين، تمثل النقطة التي تنشأ وتتهي عندها خدمة النقل. تختلف هذه الهياكل باختلاف نوع النقل الممارس.

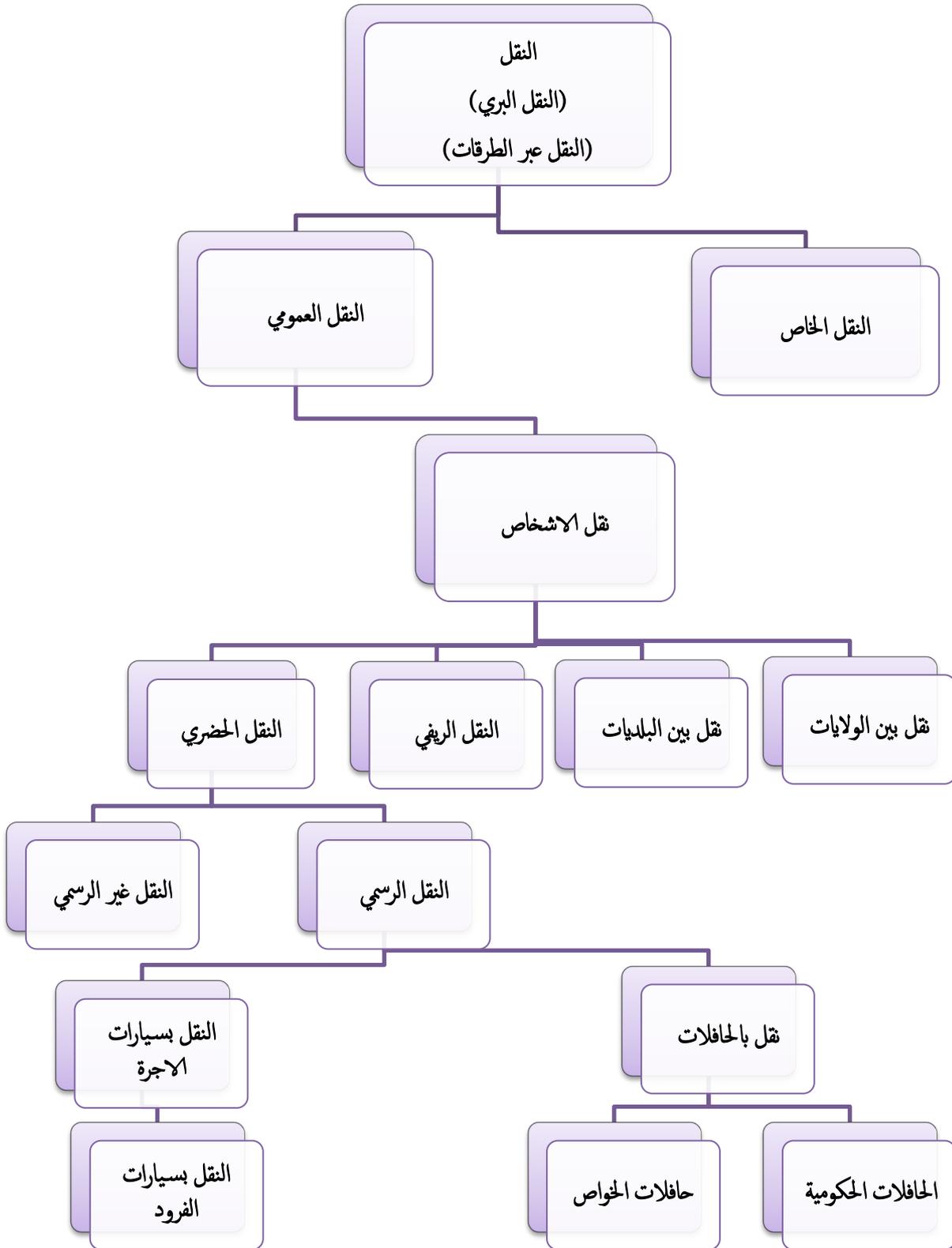
جدول (3): الهياكل القاعدية ووسائل النقل.

وسائل النقل	الهياكل القاعدية
السفن (حسب مجالات الاستخدام - سفن الركاب، سفن الصيد، سفن الترفيه) العبارات القوارب، يخت الخ...	الميناء (موانئ طبيعية، شبه طبيعية، غير طبيعية)
القطار الترامواي، الميترو	السكة الحديدية
الطائرات (حسب الوزن الاستعمال، المهمة التصميم)	المطار (محلي، دولي، مروحي، عسكري...)
سيارات الأجرة، الحافلات	محطات النقل البرية للمسافرين

المصدر: سيار نواره، مرجع سابق، ص 24، + معالجة الطلبة 2020

¹سياري نواره، مرجع سابق، ص 24.

الشكل (1): الهيكل التنظيمي لنقل البري



المصدر: سيار نواره، مرجع سابق +معالجة الطلبة 2020

2.2 محطات النقل البرية

2.2.1 مفهوم محطات النقل البرية:¹

تعرف محطات النقل البري بأنها المكان المخصص لنقل الركاب من مكان إلى آخر عن طريق وسائل النقل الأرضية المختلفة (Edward, 2011, p15).

وتعرف أيضا بأنها منشأ بالغ الأهمية مخصص لنقل الركاب ويعتبر نقطة مركزية لمغادرة ووصول الركاب. تعمل هذه المحطات على توفير نقاط الربط بين وسائل النقل المختلفة للوصول إلى المناطق التي يرغب الركاب الوصول إليها (QTTA ;2012 ;P40).

كما تعرف محطات حافلات النقل البري بأنها المساحة المخصصة لوقوف لحافلات في المدينة، والتي تعطي للحافلة الحركة والحرية للتوقف لصعود ونزول الركاب بسهولة وأمن، ويكون موقعها اعتمادا على استعمالات الأرض المجاورة كأن تكون بالقرب من مراكز التسوق أو مناطق سكنية أو تعليمية مما يتيح طريقة أفضل للتبادل وتوفير سهولة الوصول للركاب (Blow ;2005 ;p168).

¹ - (خليل إبراهيم علي، محمد سعد الجوراني، ص 242).

2.2.2 متطلبات تصميم وإنشاء محطات النقل البري:¹

جدول (4): المتطلبات الوظيفية، الفضاءات الحركية متطلبات الأمن والسلامة، التصميم البيئي المستدام لإنشاء محطات النقل البرية.

المتطلبات الوظيفية	متطلبات الفضاءات الحركية	متطلبات الأمن والسلامة	التصميم البيئي المستدام
<ul style="list-style-type: none"> - التنظيم الفضائي والترابط المادي و - البصري لفضاءات المحطة. - انسجام الشكل مع الوظيفة - الاهتمام بتعريف المداخل بالإشارات الإرشادية - توفير الفضاءات الخدمية كالحمامات الصحية وفضاءات الانتظار - الفضاءات الترفيهية كالمحلات التجارية ومناطق الجلوس - توفير مناطق المعلومات ومناطق بيع التذاكر ومناطق الالتقاء - تخصيص الفضاءات الخدمية الخاصة بالمشغلين من سائقي حافلات وموظفين كغرف الاستراحة وأماكن الطعام والحمامات الصحية وتحديد 	<ul style="list-style-type: none"> - توفير التسلسل الحركي حسب فعاليات السفر المتسلسلة. - تنظيم الحركة العمودية كالمصاعد - والسلام الكهروإتية في بؤر مركزية قرب المداخل والمخارج. - تجنب تغير المستوى في المحاور الحركية. - تقليل مسافة المشي بين المداخل ومنصة الركوب. - توفير الوضاحية في محاور الحركة والحد من التقاطعات في الممرات والحركة. 	<ul style="list-style-type: none"> - السيطرة على المداخل و توفير المراقبة الالكترونية والبشرية. - توفير الفضاء المدافع والحماية من الظروف الخارجية - تأمين متطلبات الصيانة التشغيلية. - توفير الإضاءة المناسبة والحد من السرقة من خلال تخصيص فضاءات لخرن الأمتعة. - تحديد متطلبات الطوارئ كالمخارج وممرات الهروب والعلامات التحذيرية. 	<ul style="list-style-type: none"> - الاعتماد على مصادر الطاقة المتجددة لتوليد الطاقة كاستخدام الخلايا الكهروضوئية. - استغلال الإضاءة النهارية في تقليل الكلفة التشغيلية. - التوجيه الأمثل للمحطة والاستفادة من التهوية الطبيعية. - السيطرة على استخدامات المياه وتجميع مياه الأمطار واستخدامها للسقي والتنظيف. - احترام الهوية والظروف المناخية لموقع المحطة واستخدام المواد المحلية المقاومة للظروف الجوية المختلفة.

¹-خلاف ياسين طابي المسعود، التقييم مابعد الاستغلال (poe) لمحطة النقل البري دراسة حالة المحطة الجديدة بالمسيلة، مذكرة شهادة الماجستير أكاديمي، جامعة المسيلة، 2017-2018، ص23، 24.

			القابلية الاستيعابية لفضاءات المحطة المختلفة
--	--	--	---

المصدر: خلاف ياسين طايبي المسعود، التقييم ما بعد الاستغلال (poe) لمحطة النقل البري دراسة حالة المحطة الجديدة بالمسيلة، مذكرة شهادة الماستر أكاديمي، جامعة المسيلة، 2017-2018، ص 23,24 +معالجة الطلبة 2020.

2.2.3 مشاكل محطات النقل البرية:1

تواجه محطات نقل الركاب البرية بصورة عامة العديد من المشاكل التي أثرت سلبا على كفاءة النقل العام. اشتملت هذه المشاكل على عدم وجود نقاط التقاء لتحقيق التكامل بين وسائل النقل المختلفة، وقلة الوضوحية، وقلة الاهتمام في الفضاءات الداخلية والخارجية للمحطة، وانعدام البيئة المريحة و الممتعة للمستخدم أثناء الانتظار داخل المحطات (Edwards,2011p.19) وبصورة خاصة فان محطات نقل الركاب البرية المحلية الحالية تواجه العديد من العقبات التي تحول دون التوجه لاستخدام النقل العام، ومن أهم هذه المشاكل هي انعدام سهولة الوصول للمحطة عبر وسائل النقل المختلفة، وإهمال الرقابة و السيطرة الأمنية على مداخل المحطة وفضائها المختلفة، والافتقار إلى وجود فضاء خدمية وترفيهية مناسبة للركاب، كالمناطق الانتظار و المحلات التجارية و الكافيتريا و الحدائق العامة و الخدمات الصحية، كذلك عدم ملائمة المحطات الحالية لمتطلبات النقل الحديث و مواصفات المركبات المتطورة، وإهمال متطلبات ذوي الاحتياجات الخاصة، وضعف الاهتمام بالفضاءات الخدمية الخاصة بالمشغلين، ورداءة البيئة الداخلية و إهمال متطلبات الصحة و السلامة العامة إضافة إلى إهمال مراعاة الجوانب البيئية في تصاميم المحطات الحالية.

2.2.4 أمثلة عن محطات النقل البرية

المحطة الطرفية أولاد زيان الدار البيضاء -المغرب-

هي أكبر محطة طرفية في المغرب وتقع في العاصمة الاقتصادية الدار البيضاء، وهي تمتد على مساحة 4 هكتارات، وتستغل 7 /24 بدون توقف تستقبل 800 حافلة يخدمون جميع أنحاء البلاد، تتوفر المحطة على 72 محل تجاري، 32، رصيف للحافلات، صيدلية، محطة البنزين ومركز للشرطة. حيث تعتبر شريانا حيويا في النقل العمومي بين المدن

¹(خليل إبراهيم على، محمد سعد الجوراني، مرجع سابق، ص 242-243).

في المغرب فهي تربط الدار البيضاء بباقي ربوع الوطن. تسير هذه الأخيرة من طرف الشركة المغربية للنقل CTM وهي شركة مغربية متخصصة في مجال نقل المسافرين بالحافلات.

الصورة رقم 01: المحطة الطرقية اولاد زيان الدار البيضاء المغرب



المصدر: ويكيبيديا

الصورة الجوية رقم 02: المحطة الطرقية اولاد زيان الدار البيضاء



المصدر: Google Earth+ معالجة الطلبة 2020

– La gare routière internationale de Paris – Gallieni –

تقع المحطة الدولية للحافلات في شرق باريس في إقليم باغنوليت – سين سانت-دينيس شارع غاليني تأسست عام 1993 وهي واحدة من أكبر محطات النقل البري للحافلات في نطاق اوغار في أوروبا. تحقق هذه المحطة وصولية كبيرة وجيدة وذلك لوجودها بمحاذاة طريق سريع، هذه المحطة مكونة من جناحين، جناح مخصص لاستقبال الركاب، الحجز، بيع التذاكر وتقديم المعلومات اللازمة عن السفر. أما الجناح الثاني فهو خاص لركن سيارات الأجرة والحافلات. يعتبر مبنى هذه المحطة تابع للمنظمة المهنية للنقل في Ile de France التي تجمع عشرات الشركات المستغلة لخطوط الحافلات (Octile) في الضواحي البعيدة والمدن المحيطة بباريس.

تتمتع باريس بوصولية شاسعة في مختلف مناطقها نظرا لأنها من المدن الرائدة في مجال السياحة حيث توفر بني تحتية خاصة بالنقل بكل أنواعه.



الصورة رقم 03: المحطة البرية الدولية باريس

المصدر: ويكيبيديا

الصورة الجوية رقم 04: المحطة البرية الدولية باريس



المصدر: Google eath+معالجة الطلبة 2020

La Gare routinier de Toulouse

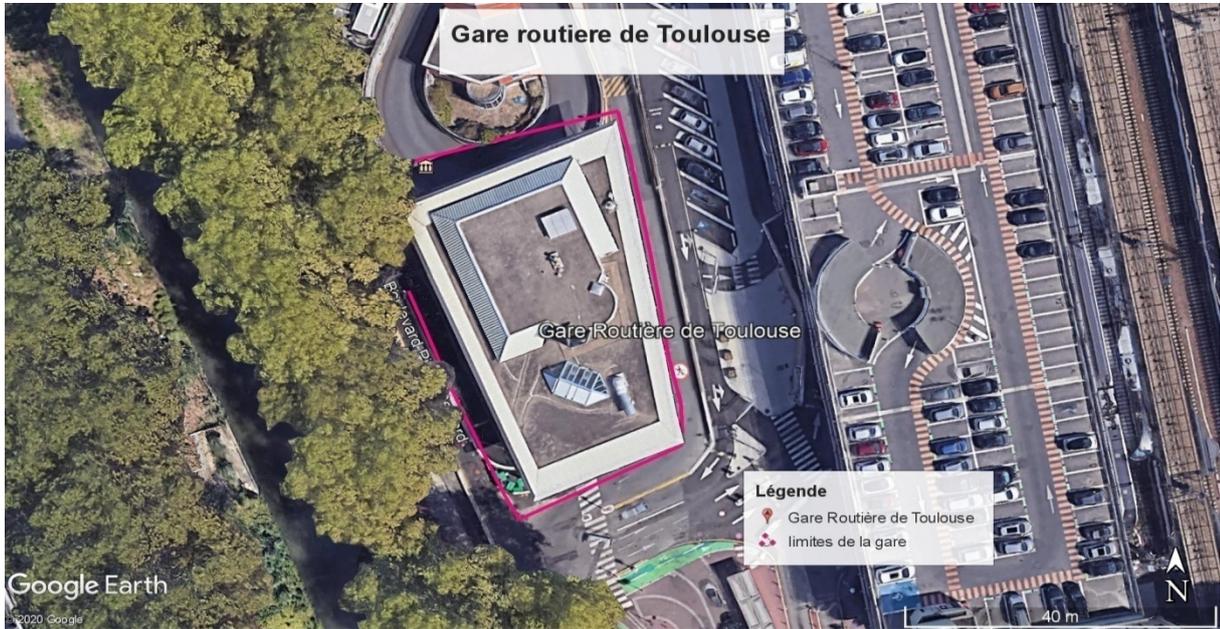
محطة حافلات تولوز (هوت بيار سيمارد) هي محطة تقع في تولوز (هوت غارون)، في شارع بيار سيمارد في وسط المدينة. تعتبر محطة رئيسية للعديد من الخطوط الإقليمية، الوطنية والدولية.

الصورة رقم 05: المحطة البرية تولوز فرنسا



المصدر: ويكيبيديا

الصورة الجوية رقم 06: المحطة البرية تولوز فرنسا



المصدر: Google Earth + معالجة الطلبة 2020

2.2.5 مقارنة تقييم ما بعد استغلال محطات النقل البرية:

1-9-2: تعريف مقارنة تقييم ما بعد الاستغلال:1

قدم برايزر مساهمة كبيرة كانت هي القاعدة الأساسية في بناء وتبلور مقارنة تقييم ما بعد الاستغلال بمساعدة باحثين كثيرين قاموا بتطويرها وتحديثها في كتاب (post- occupancy evaluation) فتعددت تعريفاتها منها: هي عملية تقييم منهجي لأداء المباني بعد أن تم بنائها واحتلت لبعض الوقت (Preiser2002) وكذلك عرفها على إنها عملية جمع منهجي بالبيانات وتحليلها، ومقارنتها مع معايير الأداء المتعلقة بالبيئات المبنية المشغولة (Presser et al.1988).

¹خلاف ياسين طابي المسعود , ص 26,27.

ويعرف schildoen تقييم ما بعد الاستغلال هي عملية منهجية لجمع البيانات عن البيئات المبنية التي تم اشغلا لها، وتحليل هذه البيانات والمقارنة مع معايير الأداء، وتحديد ما إذا كان البناء المشغول مؤخرًا يقوم بأدائه كما كان المقصود في البرمجة والتصميم (Hadjri et al.2009).

أما فريدمان فأدخل عنصر الأنثروبولوجي في تعريفه للتقييم ما بعد الاستغلال هو إجراء تقييم لمعرفة درجة الرضا في التصميم ودعم حاجيات الإنسان بشكل واضح وضمني للمباني المصممة (Hadjri et al.2009) ومنه فان تعريف تقييم ما بعد الاستغلال هو: عملية تقييم منهجي لأداء المباني بعد أن تكون قد بنيت واحتلت لبعض الوقت، حيث يختلف عن التقييمات الأخرى لأداء البناء في أنه يركز على متطلبات شاغلي المبنى، بما في ذلك الصحة والسلامة والأمان وسهولة الاستخدام والكفاءة والراحة النفسية والجمالية، والارتياح. ومن الناحية المثالية، فان المعلومات المكتسبة من خلال تقييم ما بعد الاستغلال فانه يتم استخدامها في التخطيط والبرمجة والتصميم للمنشآت الجديدة في المستقبل وتجنب تكرار الخطأ ((Preiser, 2002).

2.2.6 أهداف مقارنة تقييم ما بعد الاستغلال:1

الهدف الأساسي لتقييم المشروعات ما بعد الاستغلال هو تدعيم مراحل اتخاذ القرارات التخطيطية والتصميمية بالمعلومات اللازمة المعتمدة على الأساليب العلمية للحصول عليها وتحليلها واستخلاص النتائج منها وتكوين قاعدة معلومات يستفيد منها المخطط والمصمم عند وضع برامج مشروعات جديدة. وهي تهدف بصفة خاصة إلى دراسة تأثير المشروعات على البيئة والأفراد والمجتمع وتحديد أسباب المشاكل القائمة واقتراح حلول لها وتهدف هذه المقارنة بصفه عامة إلى:

معرفة مدى تحقيق المشروعات لأهدافها

معرفة مدى رضا المستخدم عنها

تأثير التصميم على مستخدم المكان من النواحي الاجتماعية والثقافية والنفسية.

تحديد احتياجات وردود أفعال مستخدم المكان لما حوله.

فهم تأثير القرارات التخطيطية والتصميمية على مستخدمي المكان.

تحسين الأداء التخطيطي والتصميمي للوصول إلى بيئة عمرانية أفضل (ياسر محبوب 2011)

لمعرفة وظائف التصميم ومدى ملازمتها والتوافق مع متطلبات الأداء.

2-9-3: مجالات تقييم ما بعد الاستغلال:2

تعددت مجالات تقييم ما بعد الاستغلال فهي تشمل على سبيل المثال وليس الحصر ما يلي:

- الناحية البيئية: البيئة الطبيعية وتلوث البيئة.

¹ خلاف ياسين طابي المسعود, مرجع سابق, ص29.

² خلاف ياسين طابي المسعود, مرجع سابق ص 30.

- الناحية الاجتماعية: العلاقات الاجتماعية والأسرة والجيرة والفرد.
- الناحية النفسية: الراحة النفسية والخصوصية والأمان.
- الناحية الثقافية: العادات والتقاليد وطريقة وأسلوب الحياة.
- الناحية الاقتصادية: التكلفة والعائد وكفاءة العمل.

2.2.7 المنهجية المتبعة لتقييم المباني:¹

في عام 1995 تم الأخذ بعين الاعتبار الطرق المختلفة لتحقيق تقييم ما بعد الاستغلال لذا تم وضع نموذج لها يمر ب 4 مراحل:

- التخطيط: يحدد نطاق التقييم ما بعد الاستغلال أهدافه، وطريقة الاختيار، والتخطيط، ووضع الميزانية، وتخصيص الموظفين لجمع وتحليل البيانات.
- الانجاز: معالجة المعطيات (في الموقع) ومتابعة تسيير إجراءات جمع البيانات.
- التحليل: مقارنة النتائج لتقييم الأداء، ومعايير ونوايا التصميم المبرمجة.
- التطبيق تحديد الأشياء التي ينبغي تغييرها وتوفير الإرشادات المحددة لهذا الغرض.

¹ خلاف ياسين طابى المسعود، مرجع سابق، ص 31.

2.2.8 خاتمة:

من خلال هذا المبحث حاولنا الإلمام بمختلف المفاهيم و المصطلحات التي تتعرض لها هذه الدراسة و هذا ما يجعلها قاعدة و سندا معرفيا في دراستنا الميدانية للمشكل المطروح, من خلال تطرقنا لبعض المفاهيم حول النقل باعتباره الخدمة التي تغطي جميع الاحتياجات المدنية و تعطي ديناميكية لها , وهذا اعتمادا على أهم الهياكل القاعدية التي يرتكز عليها النقل ألا وهي المحطات البرية لنقل المسافرين , التي تبين لنا مدى أهميتها باعتبارها النقطة المركزية داخل المدينة سواء كان لنقل الداخلي أو خارجي , علاوة على ذلك فتصميمها و انشائها يوضع تحت شروط و مقاييس مدروسة من أجل تقديم منشأة مهيئة ذات منفعة عامة للمجتمع , حيث ولا بد من تقييمها بعد استغلالها وهذا لأجل معرفة و تقدير مستوى الأداء خدمتها, و كذلك لمختلف المشاكل التي وجدت على مستوى المحطة لمحاولة وضع حلول لها وتجنب تكرار مختلف الاختلالات وهذا ما سوف نحاول لتطرق اليه من خلال الدراسة التحليلية للمحطة البرية-حسين أيت أحمد تبسة-.

3 المبحث الثالث: دراسة مدينة تبسه

3.1.1 تمهيد:

تعد المدينة مركزا لتجمع السكان، فهي عبارة عن كائن حي ينمو ويتطور مع مرور الزمن، حيث لكل مدينة خصوصيات تميزها عن غيرها من المدن سواء كانت (طبيعية، تاريخية..). ومدينة تبسه من إحدى هذه المدن، لذلك من أجل ال التطرق لهاحاولنا في هذا المبحث إلقاء نظرة عن الخلفية التاريخية ودراسة موقعها وأيضاً لمختلف عوامل تطورها السكاني والعمري وأهم التجهيزات والشبكات المختلفة التي تعد من الضروريات التي تتركز عليها المدينة حيث تؤثر هذه العوامل بشكل مباشر أو غير مباشرة على المحطات البرية.

3.1.2 دراسة مدينة تبسه:

3.1.2.1 لمحة تاريخية ودراسة طبيعية لمدينة تبسه:

3.1.2.2 : البعد التاريخي لمدينة تبسه:

أصل التسمية:¹

كان أول لفظ أطلق على المدينة هو (إكاتوميل) وهو اسم بربري أطلقه عليها السكان الأصليون، ثم لقت ب(هركيلستيس) من قبل القائد القرطاجي، ثم لقبها الرومان ب (تيفاست) بمعنى اللبؤة ثم لقت ب(تبسه) من قبل المسلمين وظلت بهذا الاسم لحد الآن.

تاريخ المدينة:

تعد مدينة تبسه من أقدم المناطق بالجزائر وذلك لنشأتها التي كانت قبل آلاف السنين قبل الميلاد، توالى وتعاقت عليها الحضارات متعددة سجلت تاريخها بالمنطقة وتركت شواهدا، حيث تمثلت هذه الحضارات في فيمايلي قبل الميلاد

- الحضارة العاترية: وهي أولى الحضارات بتاريخ 12000 سنة قبل الميلاد أي تاريخ نشأة المدينة ووجود الإنسان.²

- الحضارة الفينيقية: في القرن الخامس قبل الميلاد، بعد احتلال الفينيقين للمدينة بنوها كمركز تجاري أصبح نشطا للمبادلات التجارية مع مملكة قرطاج التي ضمتها إليها سنة 250 قبل الميلاد.³

- الحضارة الرومانية: سنة 200 قبل الميلاد، استولى عليها الرومانيون فأصبحت مقاطعة رومانية ونقطة عبور هامة للتجار من الجنوب إلى الشمال، حيث قام الرومان بشق الطرق وبناء كل من بوابة النصر (قوس النصر)،

¹-أحمد عيساوي، ص 24.

²أحمد عيساوي:مرجع سابق ص 25

³-.عبدالرحمان،ص 49 و 50

كاراكلا، المسرح المدرج معبد مينارف، السور القديم أو القلعة، الجسور السبعة على واد زعرور، والكنيسة الكاتدرائية وهذا في ظل حركة التوسع العمراني والازدهار المعماري الحاصل في هذه الفترة¹.

بعد الميلاد

- حكم الوندال: بعد تغلبهم على الرومان عاث فسادا في المدينة وهدموا الكثير مما بناه الرومان.
- الحكم البيزنطي: سنة 533م قام البيزنطيون في فترة حكمهم بإصلاح وترميم كل ما هدمه وأفسدها لوندال، كما قاموا ببناء بعض المرافق كأسوار حول البازيليك المشيد في العهد الروماني وحوالي 50 برجاً للمراقبة
- بعد انهزام البيزنطيين سنة 546م على يد السكان الأصليين ما جعل المدينة تدخل في فوضى وتدهور².
- الفتح الإسلامي: المدينة سنة 700 ميلادي بقيادة حسان بن نعمان الغساني لتكون بذلك من أولى المدن الجزائرية التي وصلها الإسلام بدأ الحكم الإسلامي بالخلافة الأموية ثم العباسية ثم الفاطمية ثم الزحف الهلالي وأخيراً تحت حكم الدولة الموحدية وبعد انقسام شمال إفريقيا لثلاث دويلات أصبح إقليم تبسة تابعا للدولة الحفصية 03 قرون³.

الحكم العثماني سنة 1574م.

- الاستعمار الفرنسي: كان دخول الدخول الفعلي للاستعمار سنة 1846م، حيث قام بتدمير جانب من الجهة الجنوبية لسور المدينة، ثم قاموا بتشييد الثكنة العسكرية جنوب القلعة الحالية في 1856م وبعض الطرق الحضرية بالإضافة إلى بناء السكة الحديدية لتسهيل نقل الثروات (فوسفات، حديد) إلى الساحل.
- الثورة التحريرية: 1954م لعبت مدينة تبسة دوراً فعالاً في نجاحها بحكم الموقع الحدودي لها فكانت معبراً للأسلحة والذخائر الحربية إلى غاية الاستقلال سنة 1962⁴.

¹ - سمير زمال: 2013 ص 37.

² - بوزيدي روميصة، خالد صباح، مخطط حركة المرور ودوره في تنظيم الحياة الحضرية داخل المدينة، حالة مدينة تبسة، مذكرة ماستر، كلية علوم الأرض والهندسة المعمارية، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي 2016-2017.

³ - أحمد عيساوي: مرجع سابق ص 30 و 31 و 32 و 33.

⁴ - بوزيدي روميصة، خالد صباح، مرجع سابق

الصورة رقم 04: معبد مينارف

الصورة (1): معبد تينارف



المصدر: زرقين برينة، واقع النقل الحضري في مدينة تبسه، 2017، ص 34

3.1.2.3 : الدراسة الطبيعية لمدينة تبسه:

¹ للموقع أهمية كبيرة في تحديد المراكز العمرانية بالنسبة للجوار في أي مدينة حيث أن مدينة تبسه عبارة على موقع بري ذو أهمية بالغة في شرق البلاد، من مما جعلها تنفرد

3.1.2.3.1 - الموقع الجغرافي:

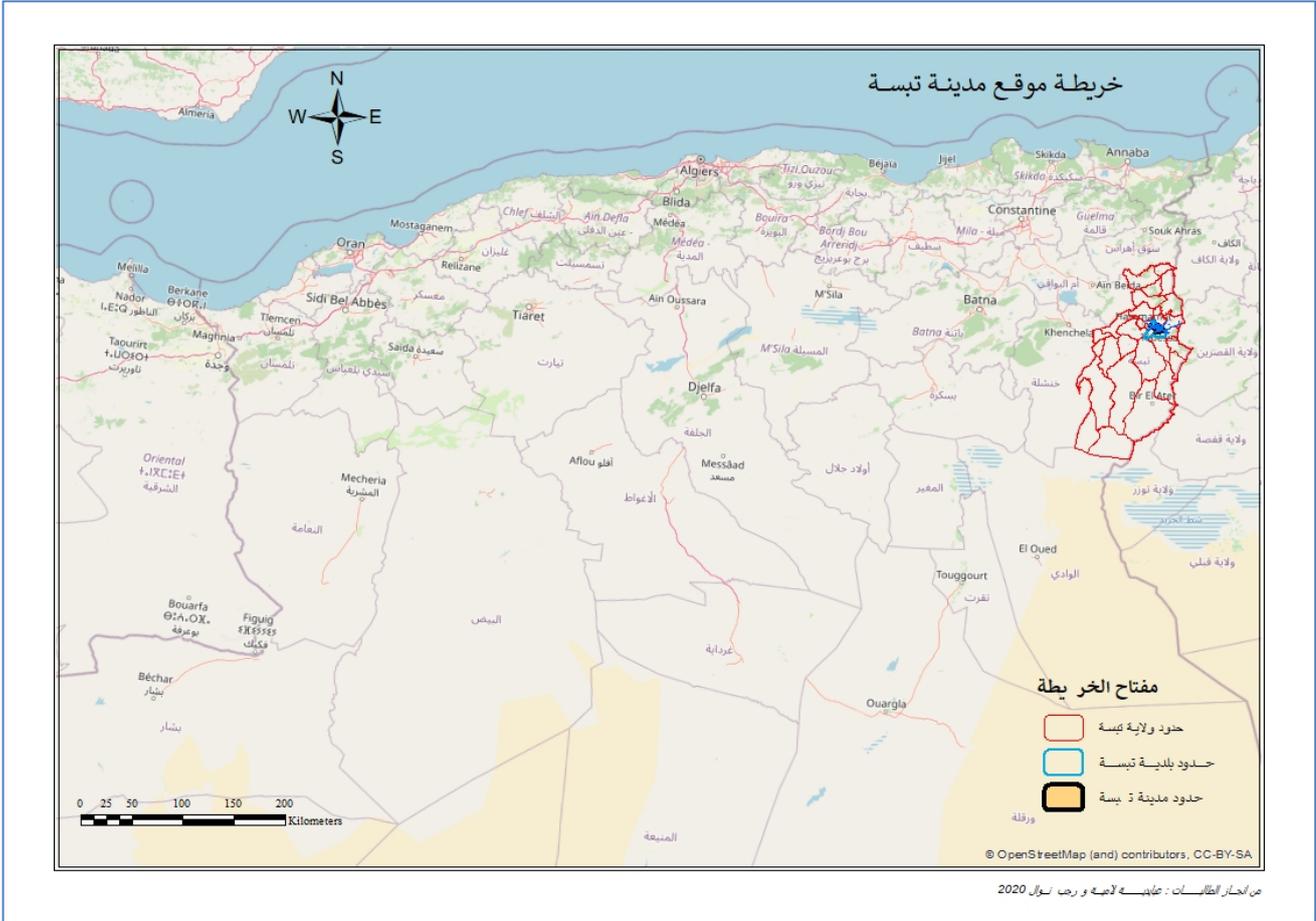
تقع مدينة تبسه في شرق الجزائري وهي واحدة من مدن الهضاب العليا الشرقية، موقعها متلاحم مع الحدود التونسية ب 39 كلم، وعن العاصمة التونسية ب 326 كلم مما جعلها تحتل موقعا استراتيجيا هاما. تمر بها عدة طرق وطنية:

- الطريق الوطني رقم 10 الذي يصل مدينة قسنطينة بالمدينة مرورا إلى الجمهورية التونسية.
 - الطريق الوطني رقم 16 الذي يصل مدينة عنابة بمدينة تبسه إلى مدينة الوادي جنوبا
 - الطريق الوطني رقم 82 وهو المدخل الشمالي الشرقي للمدينة يربطها بمدينة الكويف ليتجه نحو الحدود التونسية (مركز العبور رأس العيون)
- إضافة إلى خط السكة الحديدية المار بالمدينة، والذي يربط منجم جبل العنق للفوسفات المتواجد بئر العاتر بمدينة عنابة، كما يتفرع خط آخر للسكة الحديدية من مدينة تبسه إلى الجمهورية التونسية مرورا بمدينة الكويف. ويوجد في الجهة الشمالية للمدينة مطار للخطوط الداخلية.

¹ -زرقين صبرينة، واقع النقل الحضري في مدينة تبسه، مذكرة لنيل شهادة الماستر ل.م.د في تسير التقنيات الحضرية، جامعة أم البواقي 2016-2017، ص 35,37

3.1.2.3.2 الموقع الفلكي

تقع مدينة تبسة على خط طول 7° ، 8° درجة شرقا، وخط العرض 35° ، 4° درجة شمالا. أن هذا الموقع يدل على أن المدينة تقع بالمنطقة المعتدلة الحارة (المتوسطة) التي تتميزها القارية.
الخريطة رقم 01: موقع مدينة تبسة

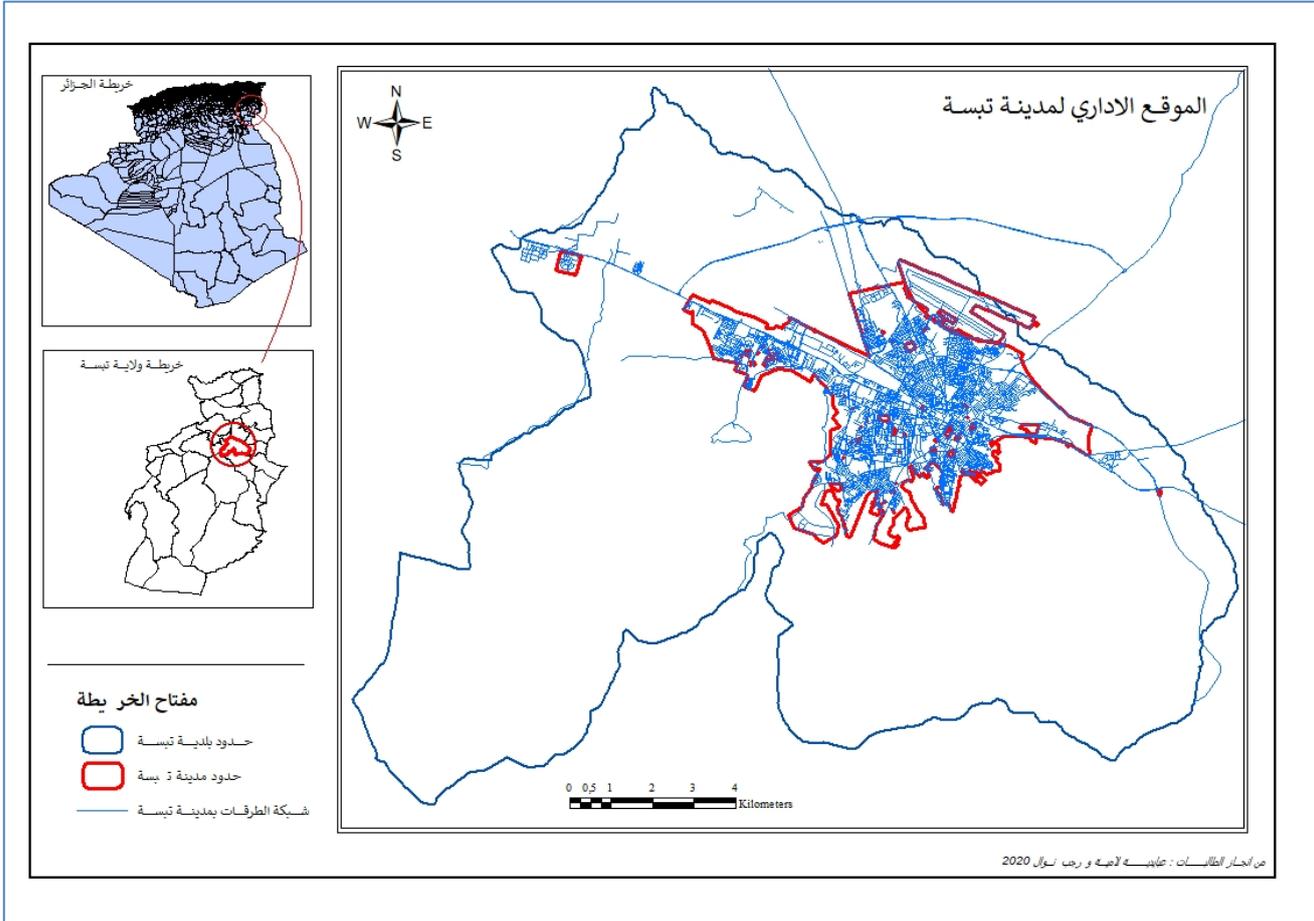


3.1.2.3.3 الموقع الإداري

هي مقر لولاية حدودية منذ التقسيم الإداري لسنة 1974 م وهي في نفس الوقت مقر دائرة تضم بلدية واحدة (بلدية تبسة)، تقع في الجزء الشرقي للولاية، يحدها:

- من الشمال الغربي: بلدية الحمامات.
- ومن الجنوب: بلدية الماء الأبيض وبلدية العقلة المألحة.
- ومن الشرق: بلدية الكوييف؛ وبولحاف الدير.
- ومن الغرب: بلدية بئر مقدم

- تتربع البلدية على مساحة تقدر بـ 184 كلم².
الخريطة رقم 02: الموقع الاداري لمدينة تبسة



3.1.2.4 الدراسة السكانية والعمرانية للمدينة:

3.1.2.5 الدراسة السكانية:

لدراسة السكانية أهمية كبيرة في الدراسة العمرانية الحديثة، من خلال معرفة الوضع الحالي للظاهرة السكانية وأبرز المراحل التي مرت بها، ليتبين لنا العجز الموجود في المدينة.

مراحل تطور سكان:

المرحلة الأولى (1870_1954):

اتسمت هذه المرحلة بنمو سكاني بطيء نسبيا حيث كان عدد السكان سنة 1870م في حدود 2370 نسمة، لينتقل إلى 21480 نسمة سنة 1954م، أي بمعدل 2.66، ويرجع انخفاض معدل النمو لهذه المرحلة إلى هجرة العديد من الأهالي الجهة الجنوبية من الولاية تحت تأثير ضغوطات الاستعمار الفرنسي، بالإضافة إلى العديد من الأزمات مثل الأزمة الاقتصادية لسنة 1929م.

المرحلة الثانية (1854-1966):

ارتفع عدد سكان المدينة في هذه المرحلة ليصل إلى 42462 نسمة سنة 1966م بمعدل نمو مرتفع نسبياً 5,88% بكونها مرحلة انتقالية بين فترة الاحتلال والاستقلال، نزع خلالها معظم سكان الريف إلى المدينة بعد الاستقلال مباشرة.

المرحلة الثالثة (1966-1977):

ارتفاع عدد سكان المدينة إلى 62639 نسمة سنة 1977م، في هذه المرحلة الزيادة راجعة إلى ترقية المدينة إلى مقر الولاية أثناء التقسيم الإداري لسنة 1974، إلا أن ذلك لم يكن له إثر كبير في رفع معدل النمو الحضري بالمدينة، المقدر بـ 3,56% والذي ظل منخفضاً خلال هذه الفترة مقارنة بالمعدل الوطني 5,40% وهذا راجع لسياسة الثورة الزراعية لعام 1974م التي أثمرت في تثبيت سكان الأرياف في أراضيهم، كون منطقة تبسه منطقة فلاحية بدرجة الأولى.

المرحلة الرابعة (1977-1987):

بلغ عدد السكان في المدينة سنة 1987م ما يقارب 107559 نسمة بمعدل 5,55% وهو معدل مرتفع نسبياً إلا أنه أكبر من المعدل الحضري لنفس الفترة المقدر بـ 5,46% وذلك راجع إلى استفادات المدينة من عدة مشاريع تنموية وفرت عوامل جذب للسكان، كتوفر السكن وهياكل الرعاية الصحية وخلق فرص العمل على وجه الخصوص، وتجدر الإشارة إلى تجمع على محني على بعد 8 كلم (أول نوفمبر) غرب المدينة في هذه الفترة،

المرحلة الخامسة (1987-1998):

ارتفع عدد السكان ليصل 154335 نسمة مع تسجيل انخفاض في معدل النمو ليصل إلى 3,34%، ومن بين الأسباب التي أدت إلى ذلك تراجع ظروف جذب السكان كالسكن والعمل، إضافة إلى انخفاض معدل الهجرة نحوها بسبب زيادة الوزن الحضري لبعض مدن الولاية نتيجة تحسن الظروف الأمنية لهذه المناطق.

المرحلة السادسة (1998-2008):

حيث سجل في هذه الفترة ارتفاع عدد السكان ليصل إلى 198281 نسمة وبالتالي مواصلة انخفاض معدل النمو إلى قيمة 2,64% الذي يفوق المعدل الوطني 2,15% وذلك عائد إلى تراجع نفوذ المدينة على باقي التجمعات الحضرية المحيطة المتولد عن تنامي الوزن الحضري لبعض مدن الولاية.

المرحلة السابعة (2008-2019):¹

بلغ عدد السكان في هذه المرحلة 237273 نسمة ليواصل بذلك معدل النمو بالانخفاض ليصل إلى قيمة 1,63% وذلك بسبب عزوف الشباب عن الزواج وارتفاع نسبة البطالة وصعوبة العيش.

¹-مديرية البرمجة والتخطيط لولاية سنة 2009

- قانون النمو السكاني $r = (p2/p1)e/t * 100$

R = معدل النمو

P2 = التعداد الحديث

P1 = التعداد القديم

E = أساس اللوغاريتم الطبيعي وهو مقدار ثابت = 2.71828

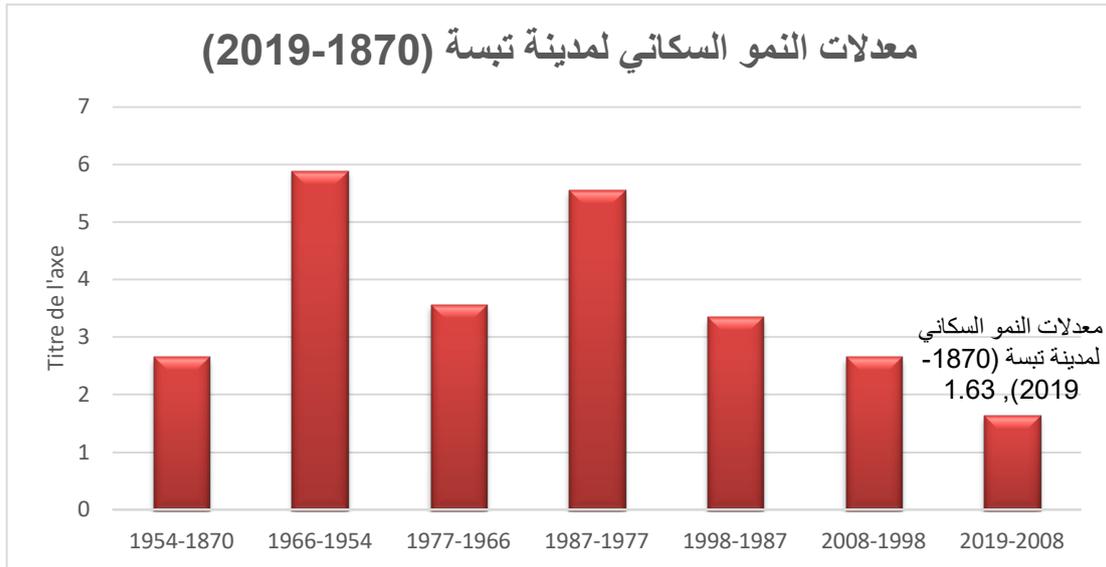
T = الفترة الزمنية الفاصلة بين التعدادين

الشكل رقم 03: منحنى بياني لتطور عدد السكان في مدينة تبسة (1870-2019)



المصدر: من إنجاز الطلبة 2020

الشكل رقم 04: معدلات النمو السكاني لمدينة تبسة (1870-2019)



المصدر: إنجاز الطلبة 2020

3.1.3 2-العوامل المؤثرة في التطور والنمو السكاني:

لتطور السكاني الملحوظ في مدينة تبسه راجع لعدة أسباب منها:

3.1.3.1 الزيادة الطبيعية:

هي الفرق بين عدد المواليد والوفيات، تؤثر بشكل مباشر في التطور السكان، حيث تزيد بحالات الولادة وتنقص بحالات الوفيات.

شهدت مدينة تبسه خلال سنة 2018م زيادة طبيعية والتي أدت بدورها لتطور عدد السكان قدرت ب 9756 نسمة بسبب ارتفاع عدد المواليد 11099 عن عدد الوفيات الذي قدر ب 1343¹.

3.1.3.2 الهجرة:

تعتبر عن الانتقال من مكان لآخر بغية تحقيق مستوى معيشي أفضل، لها دور فعال في ارتفاع أو نقصان السكان ونجدها في قسمين الهجرة الوافدة والهجرة المغادرة.

الجدول رقم 05: صافي الهجرة لمدينة تبسه سنة 2019

عدد الوافدين	عدد المغادرين	صافي الهجرة
582	509	73

المصدر: إنجاز الطلبة من خلال فرز القوائم الانتخابية سنة 2019.

من خلال الجدول صافي الهجرة لمدينة تبسه 2019، نلاحظ أن عدد الوافدين قدر ب 582 فرد (بسبب ارتباطات العمل) أما المغادرين فكان عددهم 509 (الزواج، العمل...) وقد صافي الهجرة ب 73 فرد، وهذا ما يترتب عليه حركة بين المدينة.

3.1.4 الدراسة العمرانية:

الدراسة العمرانية لاتقل أهمية عن الدراسة السكانية والطبيعية، فمن خلالها تتم قراءة تاريخية للمدينة وإعطاء حجم المدينة وما تحتويه من عمران، كذلك معرفة اتجاهات التوسع المتبعة.

مراحل التطور العمراني: مر التطور العمراني لمدينة تبسه عبر العديد من المراحل أهمها

المرحلة الأولى: قبل سنة 1846م: وهي سنة دخول الاحتلال، كانت المدينة عبارة عن النواة الأولى التي تتشكل من الشواهد العمرانية للحضارات التي تعاقبت عليها (الرومانية، البيزنطية، الإسلامية ثم الأتراك)، وتبلغ مساحتها حوالي 8.9 هكتار. حيث كانت مربوطة بعدة طرق تعد حاليا طرق وطنية:

- طريق يربط مدينة تبسه تيفاست بقرطاج (تونس).
- طريق يربط مدينة تبسه (تيفاست) بقسنطينة (سرتا).

¹ مصلحة الحالة المدنية.

- طريق يربط مدينة تبسه (تيفاست) بتيمقاد (باتنة).

المرحلة الثانية: من 1846 إلى 1832م

بدخول الاستعمار سنة 1846م وبعد تهديمهم لجانب من سور المدينة، قاموا بتشييد الشكنة داخل السور البيزنطي في الجهة الجنوبية سنة 1952م، كذلك قاموا بتحويل العديد من المباني العربية التقليدية إلى مباني استعمارية، ثم أخذ العمران بالتوسع خارج السور بشكل فوضوي دون تخطيط الذي دفع الفرنسيين لإصدار مخطط الهيئة سنة 1931 للتحكم في التوسع العمراني للمدينة وتنظيمه، وبلغت مساحة المدينة في هذه الفترة حوالي 44.45 هكتار.

المرحلة الثالثة: 1962-1932م

عرف العمران شكلا منظما في ظل مخطط التهيئة 1931م، حيث عمل الفرنسيون وفق توجيهاته بتكثيف البناء ليشغل الفراغات المتواجدة ضمن فضاءات المرحلة السابقة، لتبلغ مساحة المحيط العمراني في هذه الفترة حوالي 126.05 هكتار، وكان اتجاه توسع العمران في هذه المرحلة على محوري الطريقين الرئيسيين في المدينة آنذاك (طريق شرق - غرب وطريق شمال - جنوب).

المرحلة الرابعة: 1972-1962م

شهدت المدينة في هذه الفترة ركود في التوسع العمراني بسبب استغلال المساكن التي تركها المعمرين، على غرار بعض التوسعات ببناء مساكن جديدة للسكان النازحين من الأرياف بغية العمل وبلغت مساحة هذا التوسع ب 39.33 هكتار، وقدرت مساحة المدينة في هذه الفترة ب 165.38 هكتار. مساحة هذا التوسع ب 39.33 هكتار، وقدرت مساحة المدينة في هذه الفترة ب 165.38 هكتار.

المرحلة الخامسة 1972-1988:¹

شملت مدينة تبسه الترقية الإدارية سنة 1974م والتي أصبحت بموجبها مقر ولاية، الذي جعلها تستفيد من عدة مشاريع هامة من أجل بعث ديناميكية جديدة فيها وتمييزها، لتشهد المدينة بذلك تسارع كبير في وتيرة توسعها المجالي في هذه المرحلة، نتيجة إنجاز عدد مهم من المساكن من ضمنها المناطق الحضرية الجديدة ZHUN التي تركزت في الجهة الغربية للمدينة وقد بلغ عدد المساكن المنجزة في هذه الفترة 8959 مسكن، كما ظهرت عدة خدمات ومرافق جديدة (مقر الولاية، المطار)، بالإضافة إلى توطينا لمنطقة الصناعية ومنطقة النشاطات. استهلك العمراني هذه الفترة مساحة تقدر 1472 هكتار.

المرحلة السادسة 1988-2008:

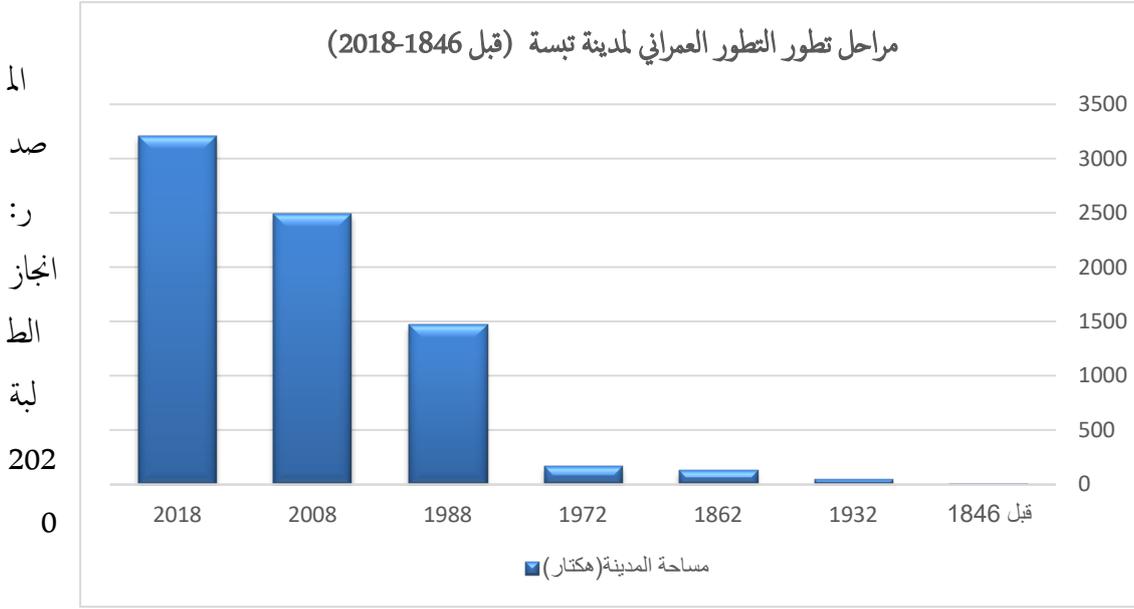
أخذ النسيج العمراني في هذه المرحلة بالزحف خاصة في الاتجاه الغربي للمدينة على طولاً لطريق الوطن رقم 10 (الاتجاه الأنسب للتوسع لخلوه من العوائق عكس الاتجاهات الأخرى) كما حدثت كثيف للبناء في الجيوب الفارغة وتم إنجاز مشاريع سكنية بتخطيط مسبق في مناطق التوسع ذات النمط الجماعي، وفي سنة 2002 تم اتصال عمراني بين المدينة

¹ - مديرية البرمجة والتخطيط DPAT.

والتجمع العمراني الثانوي على مهنّي، ليصبح ضمن المحيط العمراني، اتسعت المدينة في هذه المرحلة ب 850.62 هكتار من إجمالاً لمساحة المعمره بالمدينة والبالغة 2488 هكتار

المرحلة السابعة 2018-2008:

أنشأت في هذه الفترة عدة مشاريع منها المحطة البرية في الجهة الغربية من المدينة بمساحة قدرت ب 12,96 هكتار، إضافة إلى ثانوية غرب حي أول نوفمبر والقطب سكني الجديد الدكان في الجزء الجنوبي الغربي بمساحة تقدر ب 192,24 هكتار، حيث بلغت مساحة المدينة 3206,08 هكتار
الشكل رقم 05: مراحل التطور العمراني لمدينة تبسة قبل (1846 2018)



3.1.5 التجهيزات.

تضم مدينة تبسة مختلف التجهيزات (الأمنية، الثقافية، السياحية، الترفيهية، الرياضية والتجارية) بالإضافة إلى التجهيزات التالية:

3.1.5.1 التجهيزات الإدارية:¹

باعتبار مدينة تبسة مقر الولاية فهي تتميز بتوفرها على الكثير من المرافق الإدارية والموزعة على المدينة بالشكل التالي:

3.1.5.2 التجهيزات التعليمية:²

يعتبر التعليم من أهم القطاعات التي تساعد على معرفة المستوى الثقافي والفكري والحضاري حيث تحتوي مدينة تبسة على (115) مؤسسة تعليمية، موزعة كالتالي

- (75) مؤسسة للتعليم الابتدائي

¹- زرقين صبرينة، مرجع سابق، ص 70

²- مديرية البرمجة ومتابعة الميزانية لولاية تبسة

- (28) مؤسسة للتعليم المتوسط-
- (12) مؤسسة للتعليم الثانوي
- (04) مراكز للتكوين المهني
- الجامعة ب (06) كليات

3.1.5.3 التجهيزات الصحية:

¹تمثل في

المستشفيات المتخصصة: تتواجد بالمدينة مستشفى متخصص وحيد في القطاع الأول "خالدي عبد العزيز" بطاقة استيعاب 140 سرير ومستشفى عالية صالح بالقطاع الرابع يضم الاستعجلات داخله بطاقة استيعاب 123 سرير مؤسسات عمومية للصحة الجوارية: وهي تشمل أساساً:

- عيادات 08 عيادة متعددة الخدمات موزعة بشكل جيد على كافة المحيط العمراني.
- 56 صيدلية
- 15 قاعة علاج
- 05 وحدات فحص مدرسي تتواجد هذه الوحدات بالمؤسسات التعليمية
- المركز الوسيط لمعالجة مدمن المخدرات.
- مصلحة الأمراض المتنقلة والطب الوقائي.
- العيادات الخاصة وهي كثيرة ومتعددة منها: عيادة الياسمين للجراحة العامة، عيادة حمزة للجراحة العامة

3.1.5.4 -التجهيزات الصناعية:²

تبلغ مساحتها 127هكتار. أهم الوحدات التي تنشط بالمنطقة يغلب عليها الطابع التجاري حيث تقل بها الوحدات ذات الطابع الصناعي.

3.1.5.5 -التجهيزات الدينية:³

تتوفر المدينة على 43 مسجد توزع على المدينة بشكلي ضمن قريها من السكان و6 مساجد بطور الإنجاز، الشبكات التقنية:

تعد من الأولويات التي تسعى كل مدينة على لتوفيرها لما لها من أهمية لنهوض المجتمع وتطويره نحو الأفضل. شبكة المياه الصالحة للشرب³ تزويد قطاعات مدينة تبسه بالمياه الصالحة للشرب بالمصادر (05) التالية:

¹ - على حجلة ,مرجع سابق ,214, 215, 216, 217.

² - زرقين صديرينة ,مرجع سابق 76.

³ - مديرية الشؤون الدينية و الأوقاف.

- مصدر عين زروق الموجودة غرب المدينة على بعد 09 كلم، تضم 07 آبار (أهم مصادر التموين)
- مصدر حقل بكارية الذي يقع شرق المدينة على بعد 15 كلم، يضم 04 آبار.
- مصدر حقل المرجة الذي يحتوي على 03 آبار.
- مصدر الأشغال العمومية والصناعة الواقع بالمنطقة الصناعية.
- مصدر الحقل الحضري بالمحيط العمراني للمدينة يضم 4 آبار.

-شبكة الصرف الصحي:

وهي شبكة تعتبر من الأولويات التي تسعى المدن لتوفيرها والاهتمام بها قبل توطين العمراني، فهي توضع قد التخلص من المياه المستعملة بطريقة لاتلحق الضرر بالمجتمع والبيئة.

-شبكة الغاز الطبيعي:¹

تقدر نسبة التغطية بالغاز الطبيعي بالمدينة ب 88%.

-شبكة الكهرباء:²

تقدر نسبة تغطية مدينة تبسه بالكهرباء ب 98%.

-شبكة الهاتف:

نقصت نسبة تزويد المدينة بشبكة الهاتف، وظل التموين بها مقتصرًا على مستخدمي خدمات الانترنت، وذلك بسبب انتشار الهواتف النقالة.

الجدول رقم 06 مقترقات الطرق

اسم المقترق تقاطع ل

مفترق ساحة النسر.	نهج واد هلال ونهج العقيد محمد الشريف.
مفترق سينما المغرب.	نهج واد هلال ونهج الأمير عبد القادر.
مفترق الجمارك.	نهج الأمير عبد القادر ونهج العقيد محمد الشريف.
مفترق طريق عنابة.	الطريق الوطني 16 مع واد هلال
مفترق طريق قسنطينة.	تقاطع الطريق الوطني رقم 10.
مفترق رضا حوحو.	يربط النواة الأولى في المدينة بمنطقة التوسع في الجهة الشمالية.

¹- مديرية البرمجة و التخطيط لولاية تبسه.
²- نفس المرجع السابق.

الجسور:

أنشأت الجسور بمدينة تبسه تفادي الأودية التي تمر بالمدينة ولوجود السكك الحديدية حيث قدر عدد هاب (11) جسرا أهمها الجسور الأربعة الواقعة وسط المدينة و التي تعتبر كنقاط استندل وتمثل في:

- الجسر الواقع تقاطع السكة الحديدية مع المحول.
- الجسر الواقع على مستوى شارع العقيد محمد الشريف.
- الجسر الواقع على مستوى شارع عوايطية الطاهر.
- جسر زق الله الواقع على مستوى شارع حشيش الشريف بباب الزياتين.

3.1.5.6 أماكن التوقف:

3.1.6 المواصلات:¹

3.1.6.1 -النقل الحضري:

قدر إجمالي المسافرين سنة 2019 ب 940000 مسافر أما بالنسبة للبضائع المنقولة فقدرت ب 8456224 طن /سنة

3.1.6.2 -النقل بواسطة السكة الحديدية:²

يبلغ طول السكة الحديدية ب 259 كم حيث تبلغ كمية البضائع المنقولة سنويا 1874316 طن /سنة

3.1.6.3 -النقل الجوي:

يوجد بالمدينة مطار واحد (مطار الشيخ العربي التبسي) يقدر عدد المسافرين ب 40962 مسافر سنويا أما بالنسبة للبضائع فتقدر الكمية المنقولة ب 154900 طن /سنة

خاتمة:

من خلال دراستنا هذا المبحث نستخلص النقاط التالية:

- احتلالها لهذا الموقع استراتيجي جعل منها همزة وصل بين الجزائر وتونس ، ونقطة عبور لمختلف بلدياتها ودوائرها.
- شهدت مدينة تبسه تزايد كبير لعدد السكان خلال مراحل تطورها السكاني الذي بلغ سنة 1870 (2370 نسمة) ليصل إلى (237273 نسمة) سنة 2019م، وهذا التطور كان بسبب عدة عوامل منها الزيادة الطبيعية والهجرة.
- مرت مدينة تبسه بعدة مراحل خلال تطورها العمراني الذي ارتبط فيه التوسع العمراني بعدد مشاريع خاصة في الجهة الغربية على امتداد الطريق الوطني رقم 10 طريق قسنطينة.

¹ - مديرية النقل لولاية تبسه

² -مديرية البرمجة و التخطيط لولاية تبسه.

- المكانة التي تحتلها المدينة داخل الولاية جعل منها مقر لمختلف التجهيزات (التعليمية، الصحية، الإدارية... الخ) التي تتركز معظمها في مركز المدينة الذي أدى إلى خلق حركة كثيفة وسط المدينة
- توفر المدينة على مختلف الشبكات الضرورية (شبكة الماء، الصرف الصحي، الغاز، الكهرباء والهاتف)

المحث الرابع:دراسة تحليلية لمحطة النقل البرية الجديدة حسين ايت احمد تبسة

3.2 تمهيد

لا تكتمل أي دراسة عند الجانب النظري فقط , بل تحتاج إلى دراسة الجانب التطبيقي و التحليلي كي لا تبقى مجرد نظريات حيث تعتبر الدراسة التحليلية مرحلة من المراحل الهامة في أي دراسة عمرانية , و لكي نقف عند أهم العناصر التي تحتاج إليها الدراسات العلمية و العملية من منطق ما هو موجود في الواقع و جب علينا انجاز دراسة شاملة لكل العناصر المتعلقة بمنطقة الدراسة في المدينة و العناصر الموجودة بمنطقة الدراسة محاولين قدر الإمكان تشخيص هذه العناصر من خلال تحليل الإطار المبني والغير المبني و غيرها من المكونات التي تساعد على عملية التقييم

3.3 : موقع المحطة في المدينة:

3.4 التعريف بالمحطة

تعتبر المحطة البرية لنقل المسافرين - تبسة - من أبرز المرافق العمومية على مستوى ولاية تبسة والتي تعمل على تسييرها شركة استغلال المحطات البرية سوقرال وذلك طبقا للاتفاقية المبرمة بين الولاية والشركة بتاريخ 19 فيفري 2016. حيث تم الاستغلال الفعلي للمحطة بتاريخ 2016/07/21 وهذا من خلال ضم جميع المتعاملين خطوط النقل (حافلات -سيارات أجرة جماعية) حيث عملت شركة سوقرال من خلال هذا المنطلق على تسيير المحطة في أحسن الظروف وبأرقى الخدمات وذلك من خلال توفير جميع الوسائل المادية والبشرية وهذا ما جعل جميع الخطوط ناشطة بصفة فعالة وكانت في تزايد مستمر بتزايد حركة المسافرين خلال فترة انطلاقتها في العمل.

3.5 شركة سوقرال

وهي شركة ذات أسهم، تم إنشائها بتاريخ 30 مارس 1994، رأسمالها يقدر ب 90000 000 دينار جزائري، تقع المحطة في بلدية حسين داي بولاية الجزائر، تسميتها الرسمية محطة كبار معطوي جيش التحرير الوطني وتقدر المساحة الإجمالية للمحطة بأكثر من 8هكتار، كانت معروفة سابقا بشركة واحدة فقط، شركة سوقرال كانت تابعة سابقا إلى شركة تسيير مساهمات الدولة "فيدير"

3.5.1 الجدول رقم 07: بطاقة تقنية لمحطة نقل المسافرين المجاهد حسين ايت احمد ولاية تبسة سنة 2016

المساحة الإجمالية	33130 م ²
المساحة المبنية	4068 م ²
عدد الأرصفة	25 رصيف

156	العدد الإجمالي للمتعاملين
خط 36	الخطوط الكبرى
خط 05	الخطوط الوسطى
115 خط في 2018/10/09	الخطوط الصغرى
45	العدد الإجمالي للخدمات في اليوم
300 خط في افريل 2018	عدد الخدمات الحضرية في اليوم (الخطوط الصغرى)
05	عدد الخدمات الخاصة بالخطوط الوسطى في اليوم
04	عدد الخدمات الخاصة بالخطوط الكبرى في اليوم
4500 مسافر	عدد المسافرين في اليوم
00	عدد سيارات الأجرة المتعاقدة
08	عدد المحلات التجارية
01	عدد المرافق

المصدر: مكتب مصلحة الاستغلال والتجارة للمحطة البرية بتبسة

3.5.2 الجدول رقم 08: بطاقة تقنية لمحطة نقل المسافرين المجاهد حسين ايت احمد ولاية تبسة سنة 2019

2 ^م 57340	المساحة الإجمالية
2 ^م 33130	المساحة المبنية
25 رصيف	عدد الأرصفة
156 متعامل	العدد الإجمالي للمتعاملين
خط 33	الخطوط الكبرى
خط 03	الخطوط الوسطى

00	الخطوط الصغرى
40	العدد الإجمالي للانطلاقات في اليوم
00	عدد الخدمات الحضرية في اليوم (الخطوط الصغرى)
00	عدد سيارات الأجرة المتعاقدة
800 مسافر	عدد المسافرين في اليوم
08	عدد المحلات التجارية
01	عدد المرافق

المصدر: مكتب مصلحة الاستغلال والتجارة للمحطة البرية بتبسة
الصورة الجوية رقم 07: موقع المحطة في المدينة



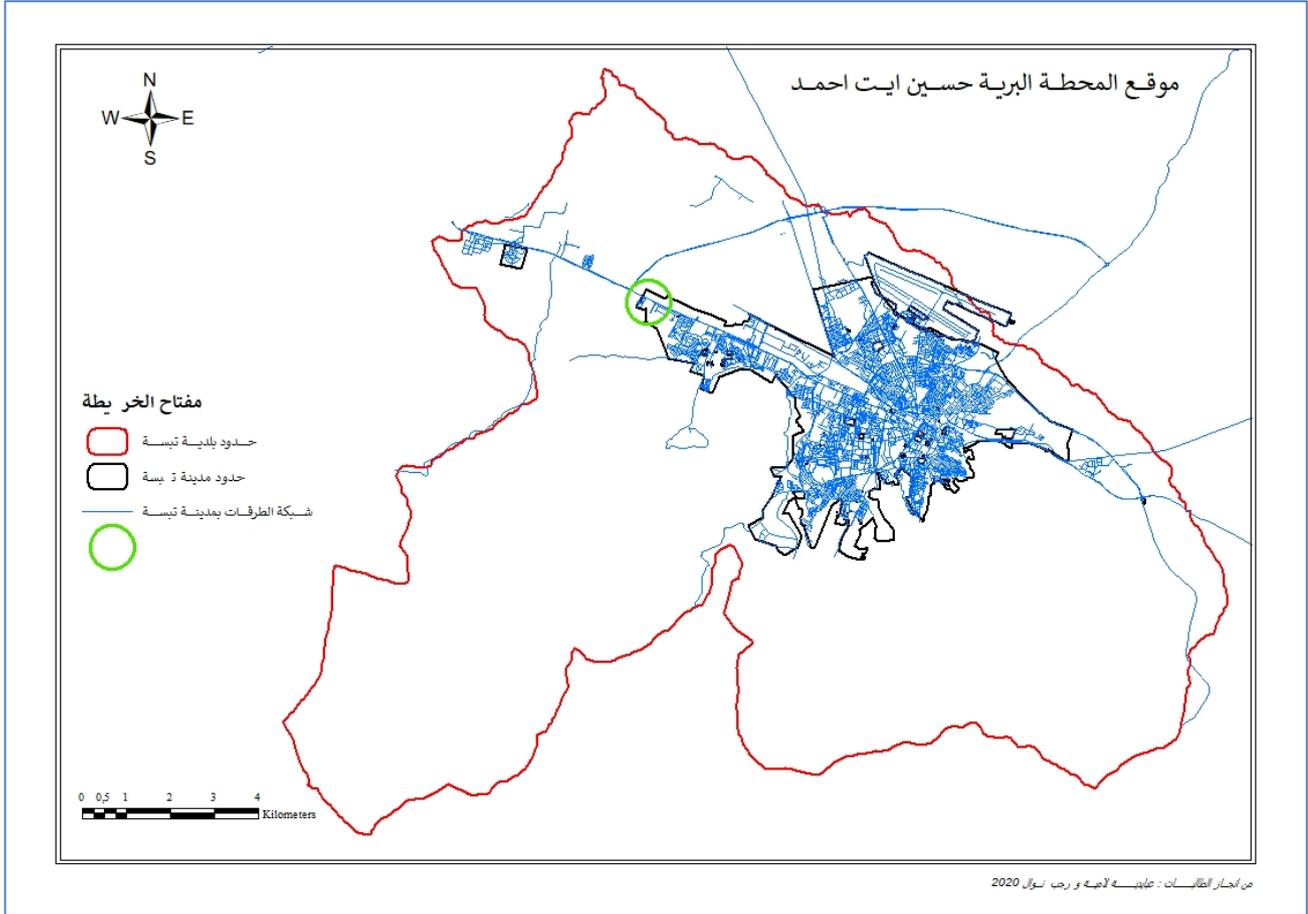
المصدر: Google Earth + معالجة الطلبة 2020

- تقع المحطة في الجهة الغربية لمدينة تبسة بالضبط في مخطط شغل الأراضي رقم 09. تقدر مساحتها الإجمالية ب 57340م² أما المساحة المبنية فتقدر ب 33130م² خلال سنة 2019 بحدها من:
 - الشمال: مشروع سكنات
 - الجنوب: الجامعة المركزية
 - الشرق: الطريق الوطني رقم 10

- الغرب: التوسعة الأولى للمحطة

يعتبر موقع المحطة سهل الوصول خاصة للناقلين القادمين من الجهة الشمالية للمدينة حيث يكون الدخول إليها مباشرة وذلك لمحاذاتها للطريق الوطني رقم 10، دون اللجوء إلى المرور من مركز المدينة، هذا من جهة، أما من جهة الناقلين القادمين من النواحي الأخرى فيجدون صعوبة في الوصول للمحطة لأنها تقع في آخر المدينة بالنسبة إليهم، إضافة إلى ذلك مشاكل الازدحام والاختناق المروري للمدينة وكذا السرعة البطيئة لحافلات وسيارات الأجرة للناقلين.

الخريطة رقم 03: موقع المحطة البرية حسين ايت احمد



3.5.3 المحيط المجاور:

الصورة الجوية رقم 08: المحيط المجاور للمحطة



معالجة الطلبة 2020 Google Earth +المصدر:

- يجاور المحطة كل من الجامعة المركزية والإقامة الجامعية (إناث، ذكور)، سكنات قيد الانجاز، ومحلات تجارية. حيث تعتبر تجهيز منفرد وجديد على المنطقة، يخدم الجامعة بشكل كبير وذلك بسبب التنقل المستمر للطلبة والأساتذة والعاملين في الجامعة القاطنين بمناطق أخرى. تعتبر المحطة عامل مستقطب للحركة باعتبارها تخدم جميع فئات المجتمع في مجال النقل.
- بالإضافة إلى أن هناك قطب جامعي جديد قيد التنفيذ في منطقة بولحاف الدير يعتبر وجهة جديدة للتنقل بينه وبين المدينة وكذا الضواحي وخارج الولاية، الأمر الذي يجعل المحطة نقطة عبور تتوسط كل من المناطق الجاذبة للحركة ومنه تحقيق غاية الوصولية للمتنتقل.

3.5.4 علاقة المحطة بالمحاور الكبرى للمدينة:

الصورة الجوية رقم 09: المحاور الرئيسية للمدينة



معالجة الطلبة Google Earth 2020+ المصدر:

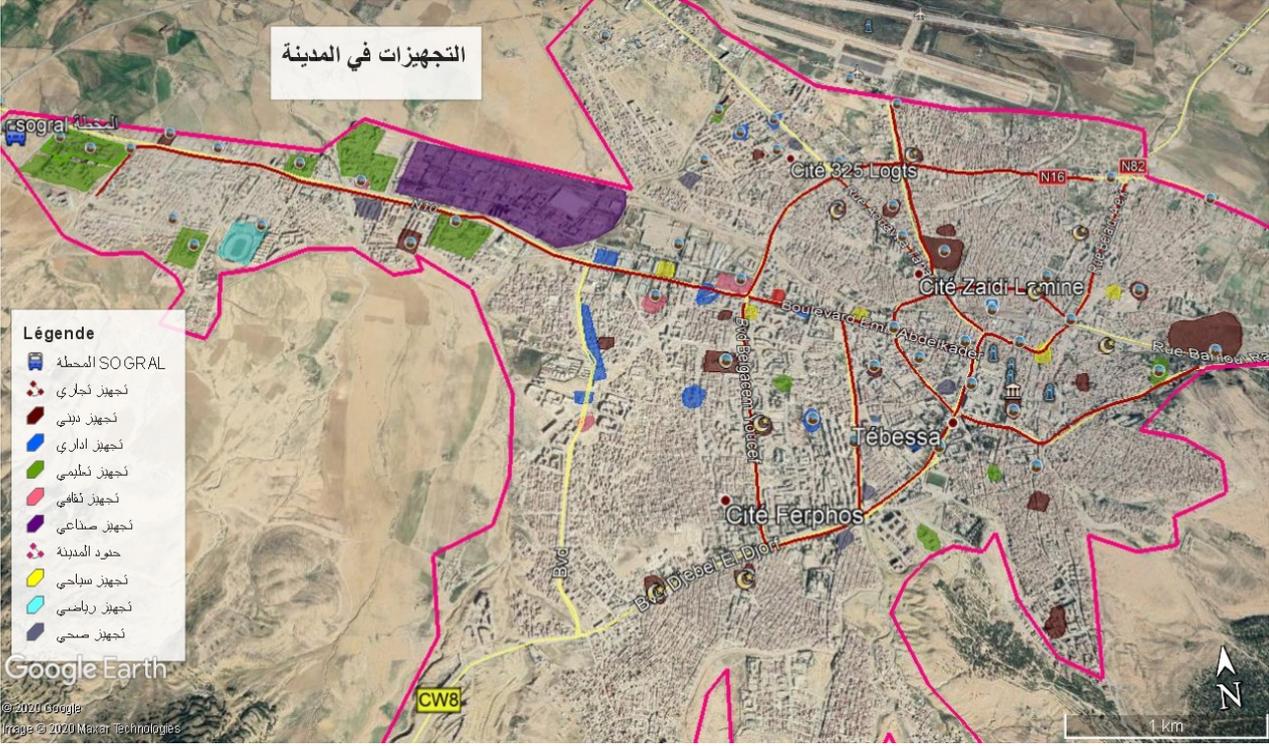
تمر بالمدينة 3 طرق وطنية (10، 16، 82) وكذا محاور رئيسية

- الطريق الوطني رقم 10: الذي يمر من شمال وشرق المدينة ويربط كذلك وسط المدينة.
- الطريق الوطني رقم 16: يمر من شمال إلى جنوب المدينة حيث يربط ولاية الوادي بتبسة.
- الطريق الوطني رقم 82: يمر من الجهة الغربية الجنوبية للمدينة (بوشبكة، المريج، رأس العيون، بتينة) الذي يعتبر منطقة عبور دولية رابطة لجمهوريتين (تونس، الجزائر) وبذلك تصنف تبسه من المناطق الحدودية.

تمثل المحطة مركز استقطاب للحركة الميكانيكية نتيجة للشبكة الوطنية للطرق التي تتوغل في المدينة بجميع الاتجاهات تقريبا، الشيء الذي يعطي للمدينة ككل اتصالية كبيرة، كونها نقطة التقاء ل 3 طرق وطنية، ومنه تدفق معتبر للناقلين والمنتقلين على المحطة. كما تلعب المحاور الرئيسية الموضحة على الخريطة دور كبير في تركية الحركة وذلك بسبب التنقل عن طريق النقل الحضري الجماعي العمومي والخاص في تلك الاتجاهات بالإضافة إلى مكان المحطة القديمة (ذراع الإمام) التي لاتزال تسير الخطوط الصغيرة (سيارات الأجرة والحافلات) الذي يجعلها مقصد لبعض المسافرين مما يشكل حركة في ذلك المحور من المدينة خاصة للذين تنقسم رحلاتهم بين استغلال المحطة القديمة والجديدة في آن واحد. ترتبط علاقة المحطة بالمحاور الرئيسية والطرق الوطنية بتحقيق غاية الوصول إلى المبتغي المقصود للمسافر حيث تسهل كل من الطرق والمحاور والمحطة الوصلية بشكل مريح للمنتقل وبوقت قصير.

3.5.5 علاقة المحطة بتجهيزات المدينة:

الصورة الجوية رقم 10: التجهيزات في المدينة



المصدر: Google Earth + معالجة الطلبة 2020

- التجهيزات هي كل هيكل أو منشأة خدمتية سواء كانت خاصة أو عامة تعمل على تقديم الخدمات للمواطن قصد تحقيق النفع وبطريقة منتظمة ومستقرة. وتحتوي مدينة تبسة على عدة تجهيزات مهمة تم تقسيمها إلى:

1-4 التجهيزات الإدارية:

تتركز معظم هذه التجهيزات في حي سكانسكا وما جاوره، مما يسجل ديناميكية حركية في هذا المكان.

2-4 التجهيزات التعليمية:

يتوزع هذا التجهيز على جميع مناطق المدينة تقريبا كما هو موضح على الخريطة وهو أكبر قطاع جاذب للحركة في مدينة تبسة.

3.5.6 التجهيزات الرياضية:

تتمثل في مركب لمختلف الرياضات وملعب بلدي وعدة ملاعب صغيرة وملاحق أخرى. تستقطب هذه المرافق الشباب والمراهقين خاصة عند إقامة مسابقات ومنافسات بين الفرق الرياضية.

3.5.7 التجهيزات الثقافية:

توجد بالمدينة عدة مرافق ثقافية منها: مكتبات بلدية، دار للثقافة، متحف، قاعة السينما، مركز ثقافي.

3.5.8 التجهيزات الصحية:

تتوفر المدينة على أشكال مختلفة من هذا التجهيز الذي لا تقتصر خدماته على مدينة تبسة وحسب وإنما يخدم حتى بلديات الولاية ككل نظرا لتعدد المرافق الصحية وطاقة الاستيعاب وتوفر جميع عناصر خدمة المريض فيها. حيث جعلت هذه المرافق من مدينة تبسة منطقة جاذبة للمسافرين من كل البلديات

3.5.9 تجهيزات سياحية:

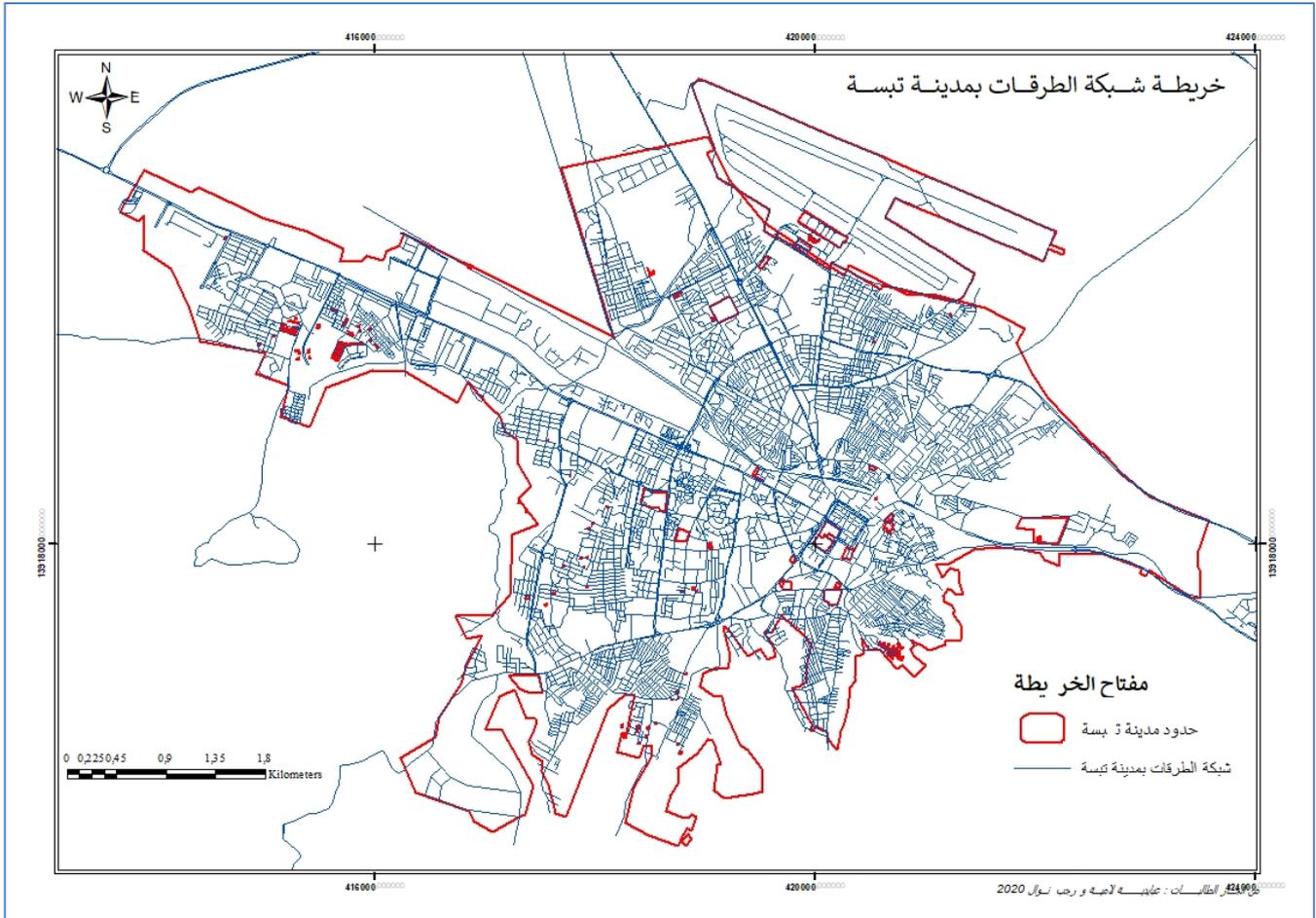
وهي مجموع الفنادق التي تخدم فئة السياح والزائرين للمدينة حيث نجد مجموعة من الفنادق: الأمير، طارق (...)

3.5.10 شبكة النقل وعلاقتها بالمحطة:

3.5.11 شبكة النقل الحضري التي تربط المحطة بالمدينة:

3.5.11.1 النقل الحضري الجماعي العمومي:

الخريطة رقم 04: خطوط النقل الحضري الجماعي العمومي



من خلال الخريطة نلاحظ مسار الخطوط الرابط بين المحطة البرية ومركز مدينة تبسه حيث يضم مسار. Etusa ، تم منحها من طرف شركة Vanhoule الخطوط 4 حافلات جماعية من نوعية

- يجدر الإشارة إلى انه يوجد بعض حافلات النقل الحضري الجماعي العمومي التابعة لبلدية الحمامات الذي يسلك نفس المسار يملك موقف أمام المحطة لنقل المسافرين لوسط المدينة، بالإضافة إلى وجود حافلة وحيدة تدخل للمحطة من هذه الحافلات.

3.5.12 النقل الحضري الجماعي الخاص:

الخريطة رقم 14: خط النقل الحضري الجماعي الخاص

من خلال الخريطة نلاحظ مسار خط النقل الحضري الجماعي الخاص تابع لبلدية الحمامات يملك موقف أمام المحطة لنقل المسافرين إلى وسط المدينة إلا انه لا يدخل للمحطة. إذ انه لا يوجد نقل حضري جماعي خاص تابع للمحطة (من المحطة إلى وسط المدينة مباشرة).

3.5.13 شبكة النقل بين البلديات:

3.5.14 الخطوط المبرمجة:

من خلال فترة التريص التي قمنا بها في مديريةية النقل بتبسة تحصلنا على المعطيات المتعلقة بالنقل بين البلديات (حافلات، سيارات أجرة) المتواجدة بالمحطة سنة 2016، إلا انه خلال سنة 2018 عادت جميع هاته الخطوط (القصيرة) إلى المحطة القديمة ومنذ ذلك الوقت فإنها لا تخص المحطة الجديدة.

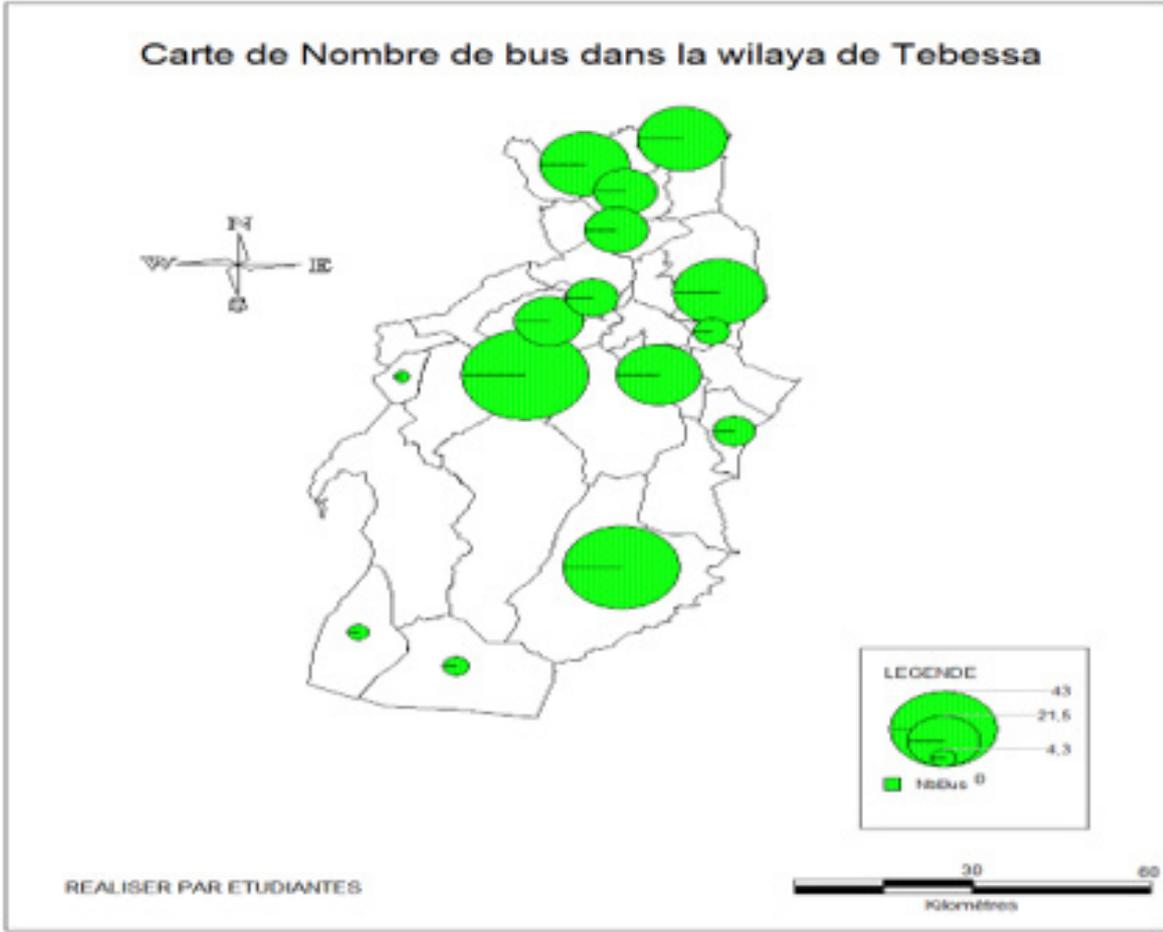
الجدول رقم 09: إحصائيات النقل الجماعي للمسافرين بواسطة الحافلات انطلاقاً من المحطة البرية حسين ايت احمد جوان

2016

الرقم	الخط	عدد المتعاملين	عدد المركبات	عدد الانطلاقات في اليوم
1	تبسة-بئر العاتر	29	39	39×2
2	تبسة-الماء الأبيض	17	21	21×3
3	تبسة-أم علي	7	7	7×3
4	تبسة-بوشبكة	5	6	6×4
5	تبسة-نقرين	3	3	3×1
6	تبسة-فركان	2	2	2×1
7	تبسة-بكارية	4	5	5×5
8	تبسة-الكويف	24	25	25×3
9	تبسة-مرسط	9	13	13×4
10	تبسة-العوينات	17	24	24×3
11	تبسة-بوخضرة	10	14	14×4
12	تبسة-الونزة	22	25	25×2
13	تبسة-الحمامات	10	10	10×4
14	تبسة-بئر مقدم	14	16	16×3
15	تبسة-الشريرة	37	43	43×2
16	تبسة-العقلة	1	1	1×2
16	المجموع	211	254	679

المصدر: مديرية النقل ولاية تبسة

الخريطة رقم 05: عدد الحافلات في ولاية تبسة



تمكنا من خلال برنامج MapInfo من ترجمة عدد المركبات في جميع بلديات الولاية إلى الخريطة الموضحة أعلاه والتي تبين توزيع الحافلات من الأكبر عدد إلى أصغره عبر البلديات، حيث نلاحظ أن بلدية الشريعة تمتلك الذروة في أكبر عدد للحافلات (43 حافلة) تليها بئر العاتر (39 حافلة)، الكويف والونزة (25 حافلة) العوينات (24 حافلة) ثم باقي البلديات بنسب صغيرة كما هو موضح في الخريطة.

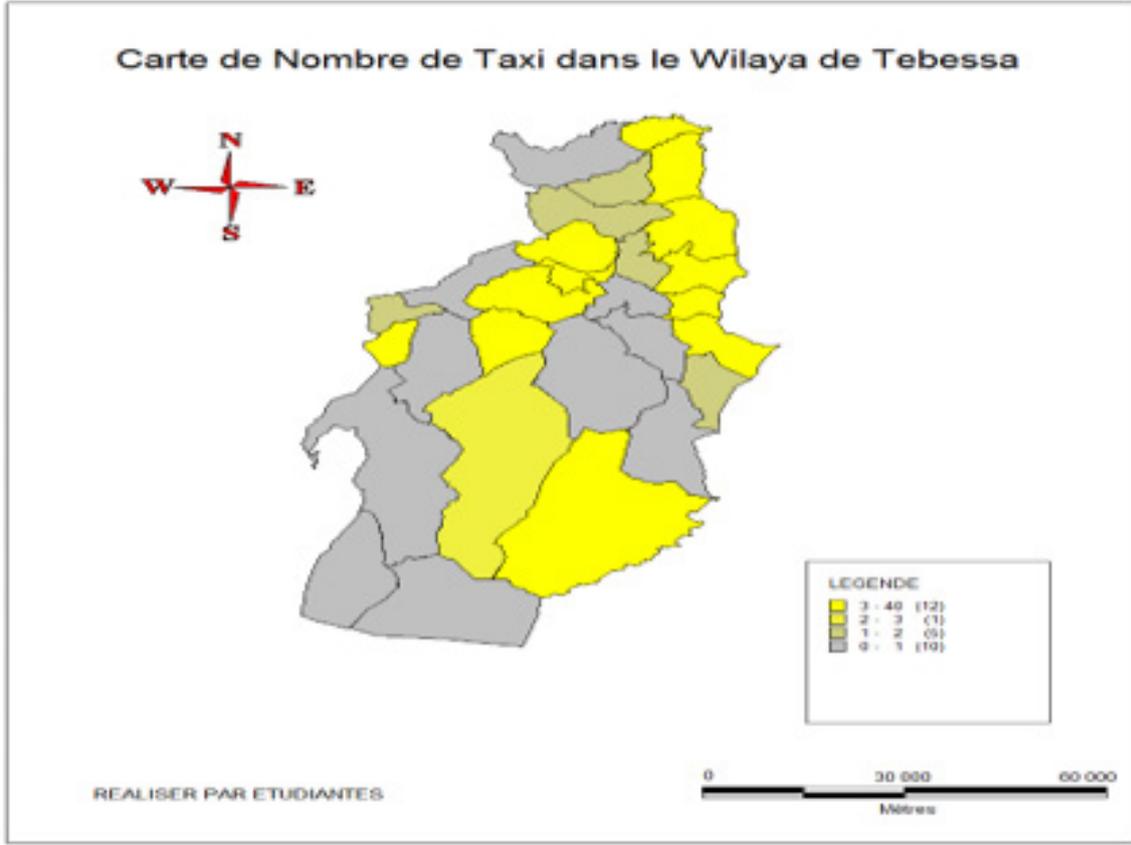
الجدول رقم 10: إحصائيات نقل المسافرين بواسطة سيارات الأجرة انطلاقا من المحطة البرية حسين ايت احمد جوان 2016

الرقم	المسارات	عدد سيارات الأجرة
1	تبسة-الكويف	4
2	تبسة- بولحاف الدير	1

6	تبسة- بكارية	3
18	تبسة- الحويجيات	4
13	تبسة- بئر العاتر	5
1	تبسة- أم علي	6
20	تبسة- الشريعة	7
2	تبسة- ثليجان	8
4	تبسة- بئر مقدم	9
13	تبسة- الحمامات	10
20	تبسة- العقلة	11
1	تبسة- بجن	12
40	تبسة- الوزرة	13
9	تبسة- المريج	14
3	تبسة- عين الزرقاء	15
1	تبسة- بوخضرة	16
1	تبسة- مرسط	17
4	تبسة- بئر الذهب	18
161	المجموع	18

المصدر: مديرية النقل ولاية تبسة

الخريطة رقم 06: عدد سيارات الأجرة في ولاية تبسة



تمثل الخريطة الموضحة أعلاه عدد سيارات الأجرة في ولاية تبسة (البلديات)، حيث نلاحظ أن بلدية الوزنة تمتلك أكبر عدد من سيارات الأجرة (40 سيارة أجرة) تليها في الترتيب كل من بلدية الشريعة والعقلة (20 سيارة أجرة) أما عن باقي البلديات فتمتلك أعداد متقاربة وقل من سابقتها من حيث العدد.

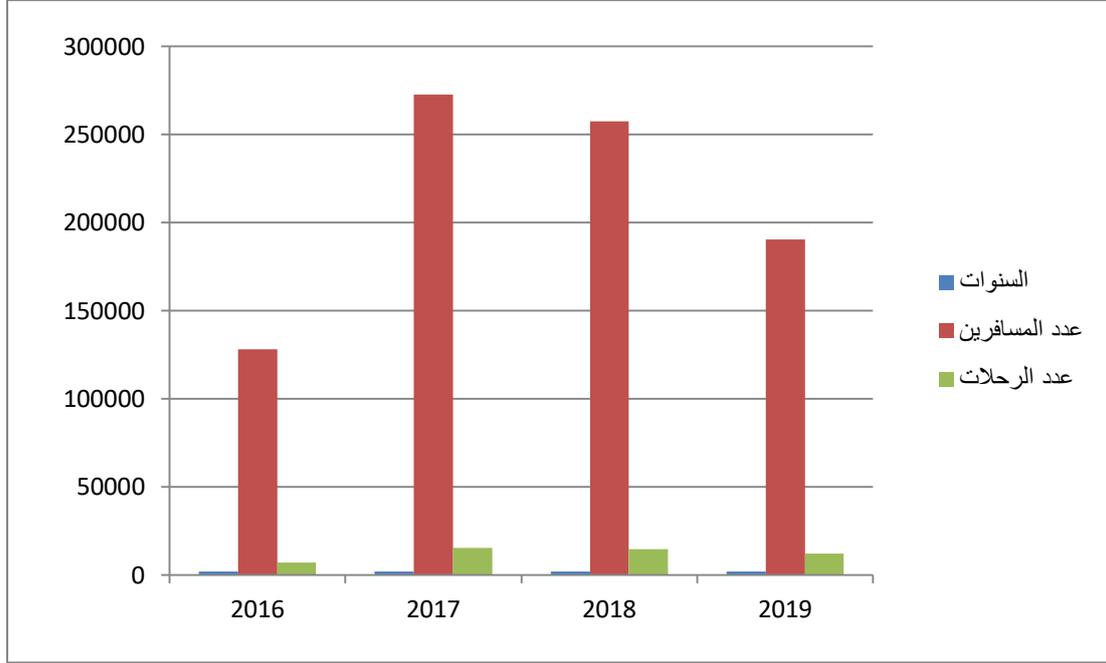
3.5.15 الخطوط الفعلية:

الجدول رقم 11: عدد الخطوط المستغلة، المتعاملين، المركبات وعدد الانطلاقات في اليوم

عدد الخطوط المستغلة	عدد المتعاملين	عدد المركبات	عدد الانطلاقات في اليوم
16	211	254	679

المصدر: مديرية النقل ولاية تبسة

لم يتزايد عدد خطوط النقل منذ سنة 2017 بسبب عدم رفع التجميد عن هذا القطاع منذ ذلك الوقت.
الشكل رقم 06: إحصائيات المحطة البرية لسنوات 2016، 2017، 2018، 2019



المصدر: المحطة البرية حسين ايت احمد تبسه + معالجة الطلبة 2020

يمثل الشكل أعمدة بيانية لعدد المسافرين وعدد الرحلات خلال السنوات 2016، 2017، 2018، 2019 : حيث نلاحظ أن عدد المسافرين خلال سنة 2016 كان متناقص (127971 مسافر) ومنه تناقص عدد الرحلات حيث تعتبر أول سنة لانطلاق الخدمة في المحطة ، لكن خلال سنة 2017 و 2018 زاد عدد المسافرين بشكل كبير (272665 مسافر خلال سنة 2017) رغم تناقصه بشكل طفيف خلال سنة 2018 (257304 مسافر)، إلا انه تراجع عدد المسافرين خلال سنة 2019 (190605 مسافر) بشكل ملحوظ ، حيث نفسر ذلك برجوع معظم خطوط النقل إلى المحطة القديمة (خاصة الخطوط القصيرة من حافلات وسيارات أجرة أما المتوسطة والطويلة فبقيت إلا الحافلات أما سيارات الأجرة فانتقلت هي بدورها إلى المحطة القديمة). يرجح رجوع هاته الخطوط إلى المحطة القديمة لسبب ارتفاع أسعار المواد الاستهلاكية، بالإضافة إلى الارتباط التاريخي بالمحطة القديمة وعدم قبول التحول إلى مكان آخر

3.5.16 شبكة النقل بين الولايات:

3.5.16.1 الخطوط المرجمية:

- تضم المحطة البرية حسين ايت احمد (الجديدة) خطوط عديدة (حافلات وسيارات أجرة) تربط مدينة تبسة بولايات مجاورة (الوادي ...) وأخرى بعيدة (الجزائر...), حيث تضمن إمكانية التنقل ووفرتة في أوقات مختلفة للمسافرين قصد تحقيق اتصالية شاسعة من مدينة تبسة إلى غيرها من المناطق.

الجدول رقم 12: إحصائيات النقل الجماعي للمسافرين بواسطة الحافلات انطلاقا من

المحطة البرية حسين ايت احمد جوان 2016

الرقم	الخط	عدد المتعاملين	عدد المركبات	عدد الانطلاقات في اليوم
1	تبسة- الجزائر	9	32	16
2	تبسة- ورقلة	2	4	2
3	تبسة- عنابة	10	12	12
4	تبسة- قسنطينة	13	16	16
5	تبسة- سوق أهراس	4	5	5
6	تبسة- غرداية	1	2	1
7	تبسة- الوادي	20	29	29
8	تبسة- وهران	2	6	3
9	تبسة- سطيف	3	3	3
10	تبسة- بشار	2	4	2
11	تبسة- الاغواط	2	4	2
12	تبسة- سيدي بلعباس	1	2	1
13	تبسة- الخلفة	1	2	1
14	تبسة- تلمسان	2	4	2
15	تبسة- تيارت	1	2	1
16	تبسة- الشلف	2	4	2
17	تبسة- أم البواقي	2	2	2
18	تبسة- عين مليلة	3	3	3
18	المجموع	80	136	103

المصدر: مديرية النقل ولاية تبسة

الجدول رقم 13: إحصائيات نقل المسافرين بواسطة سيارات الأجرة انطلاقاً من المحطة البرية حسين ايت احمد جوان 2016

الرقم	المسارات	عدد سيارات الأجرة
1	تبسة- الجزائر	30
2	تبسة- عنابة	40
3	تبسة- قسنطينة	40
4	تبسة - سوق أهراس	20
5	تبسة- الوادي	15
6	تبسة- سطيف	30
7	تبسة- أم البواقي	15
8	تبسة- عين البيضاء	15
9	تبسة- مسكينة	15
10	تبسة- قالمة	20
11	تبسة- باتنة	40
12	تبسة- خنشلة	40
12	المجموع	290

المصدر: مديرية النقل ولاية تبسة

3.5.16.2 الخطوط الفعلية:

من خلال إحصائيات مديرية النقل بولاية تبسة وجدنا انه هناك زيادة في عدد المتعاملين والمركبات وهذا ما يوضحه الجدول رقم (18) مقارنة بالجدول رقم (19).

الجدول رقم 14: عدد الخطوط المستغلة، المتعاملين وعدد المركبات

عدد المركبات	عدد المتعاملين	عدد الخطوط المستغلة
151	100	18

المصدر: مديرية النقل ولاية تبسة

3.6 المبحث الثاني: دراسة المحطة

3.6.1 المطلب الاول: دراسة الإطار المبني

الصورة الجوية رقم 11: الإطار المبني للمحطة



معالجة الطلبة 2020 Google Earth+المصدر:

- تضم المحطة مجموعة من الخدمات الأساسية التي تخدم المسافرين داخل المحطة حيث يوجد في الطابق الأرضي لمبنى محطة 5 مداخل تسهل الحركة وتوفر راحة للمسافرين داخل المبنى حيث نجد من:

الجهة الشمالية: بها مدخلين رئيسيين بينهما مكتب الأمن حيث أن المدخل اليمين يحاذيه مطعم، مكتبة روائح و عطور، محل للمواد الغذائية، مرحاض رجال- نساء. أما المدخل من الجهة اليسرى فيقابله مكتب للاستقبال وحجز التذاكر، مكتب حفظ الأمتعة، مطعم، مقهى، مرحاض رجال - نساء، مصلى.

الجهة الشرقية: بها مدخلين مدخل خاص بالإدارة أما المدخل الثاني مقابل لسيارات الأجرة يحاذيه مطعم، محل هواتف وملحقاته

الجهة الجنوبية: مدخل مقابل لقاعة الانتظار للمسافرين

أما الطابق الأول لمبنى المحطة به مكاتب خاصة بالإدارة (مكتب المدير، مكتب الاستغلال...).

الصورة رقم 13: الجهة الخلفية للمحطة



الصورة رقم 12: الجهة الامامية للمحطة



المصدر: التقاط الطلبة 2020 المصدر: التقاط الطلبة 2020

3.6.2 دراسة الإطار الغير مبني:

1 الطرقات:

الصورة الجوية رقم 14: طرقات المحطة



معالجة الطلبة 2020 Google Earth + المصدر:

- تحتل الطرقات نسبة كبيرة من مساحة المحطة تعد في حالة متوسطة إلى جيدة، وهي طرق واسعة تحقق حركة جيدة للمشاة والمركبات.

الصورة رقم 16: طريق الخروج من المحطة



المصدر: التقاط الطلبة 2020

الصورة رقم 15: طريق الدخول للمحطة



المصدر: التقاط الطلبة 2020

3.6.3 الأرصفة:

الصورة الجوية رقم 17: الأرصفة داخل المحطة



المصدر: Google Earth + معالجة الطلبة 2020

- تحتوي المحطة على 25 رصيف عبارة على أرصفة بالبلاط الغرانيتي في حالة متوسطة نوعا ما.
- الصورة رقم 18: أرصفة المحطة



المصدر: التقاط الطلبة 2020

3.6.4 المساحات الخضراء:

الصورة الجوية رقم 19: المساحات الخضراء في المحطة



المصدر: Google Earth+معالجة الطلبة

- تتوزع على جميع المحطة تقريبا أماكن مخصصة للمساحات الخضراء التي من المبرمج تهيئتها واستغلالها إلا أنها لحد الآن مهمشة وغير صالحة منذ افتتاح المحطة حيث لاحظنا وجود بعض النباتات التي نمت عشوائيا في هذه الأماكن ومنه فالمحطة تفتقر للعنصر الأخضر.

الصورة رقم 20: المساحات الخضراء



المصدر: التقاط الطلبة 2020

3.6.5 المواقف والمنافذ:

3.6.6 المواقف:

الصورة الجوية رقم 21: المواقف الموجودة في المحطة



معالجة الطلبة 2020 +Google Earth+المصدر:

- من خلال دراسة مواقف كل الخطوط وكيفية السير داخل المحطة وهذا ما توضحه الخريطة رقم (22)، انه من الناحية التقنية منظمة إلا أن غياب خطوط النقل القصيرة وبعض من الخطوط المتوسطة جعل المحطة غير مستغلة بشكل كبير أي أن المحطة مستغلة من طرف السكان الخارجين عن ولاية تبسه (الخطوط الطويلة) تضم المحطة البرية 5 أنواع من المواقف وهي كالتالي:

- **مواقف سيارات الخطوط القصيرة والمتوسطة:** بالنسبة للخطوط القصيرة تنشط داخل الولاية أي ما بين البلديات أما الخطوط المتوسطة تنشط خارج الولاية هذا قبل نقل هذه الخطوط إلى المحطة القديمة منذ انطلاق العمل في المحطة الجديدة إلى غاية 9 أكتوبر 2018.
 - **مواقف الحافلات:** خاص بالخطوط القصيرة، المتوسطة والطويلة تعمل في عدة اتجاهات يتم انطلاق هاته الحافلات وفق برنامج الرحلات الخاص بكل رحلة، حيث يتم اقتناء التذاكر على مستوى شبائيك الحجز داخل المحطة.
 - **مواقف السيارات والحافلات الحضرية:** تضم سيارات الأجرة والحافلات التي تعمل على نقل المسافرين من المحطة إلى مركز المدينة.
 - **مواقف سيارات الخطوط الطويلة:** تضم تقريبا جميع خطوط الولايات
 - **مواقف سيارات العمال:** موقف خاص بسيارات العاملين والموظفين داخل المحطة.
- صورة رقم 22: س القصيرة والمتوسطة صورة رقم 23: سيارات وحافلات حضرية صورة رقم 24: سيارات العمال



المصدر: التقاط الطلبة 2020

صورة رقم 25: مواقف الحافلات



المصدر: التقاط الطلبة 2020

3.6.7 المنافذ

الصورة الجوية رقم 26: منافذ المحطة



المصدر: Google Earth+معالجة الطلبة

- تحتوي المحطة على منفذين مدخل من الجهة الشمالية ومخرج كذلك من الجهة الشمالية يحتوي كلاهما على مكتب امن به قابض.

صورة رقم 28: مدخل المحطة



صورة رقم 27: مخرج المحطة



المصدر: التقاط الطلبة 2020

3.6.8 حركة التنقل داخل المحطة:

الصورة الجوية رقم 29: الحركة داخل المحطة



المصدر: Google Earth + معالجة الطلبة

- توجد داخل المحطة حركتين كما هو موضح في الخريطة رقم (24)، حركة ميكانيكية مخصصة للمرور الميكانيكي (سيارات الأجرة والحافلات)، أما بالنسبة لحركة المشاة فهي مخصصة لتنقل المسافرين داخل المحطة، حيث توجد علاقة سلسة بين الحركتين لعدم وجود تصادم بين كلتا الحركتين.

3.6.9 التوسعة الأولى في المحطة:

الصورة الجوية رقم 30: التوسعة الأولى للمحطة



المصدر: Google Earth + معالجة الطلبة 2020

- من خلال مقابلتنا لمسؤول مكتب مصلحة الاستغلال والتجارة للمحطة تحصلنا على بعض المعلومات عن المنطقة المخصصة لسيارات الأجرة لجميع الخطوط، حيث قبل انطلاق أشغال بناء المحطة تم وضع برنامج من أجل تخصيص منطقة للتوسع المستقبلي في حالة ظهور اكتظاظ داخل المحطة، حيث أحيطت هذه المنطقة بسياج حديدي وراء الإطار المبني مباشرة.

7 المرافق التي تتوفر عليها المحطة:

صورة رقم 32: المراحيض



المصدر: التقاط الطلبة 2020

صورة رقم 31: مكتب البريد



المصدر: التقاط الطلبة 2020

صورة رقم 34: قاعة الانتظار



المصدر: التقاط الطلبة 2020

صورة رقم 36: مطعم ومقهى



المصدر: التقاط الطلبة 2020

صورة رقم 33: شبابيك حجز التذاكر



المصدر: التقاط الطلبة 2020

صورة رقم 35: مكتب حفظ الامتعة



المصدر: التقاط الطلبة 2020

4 تقييم استغلال المحطة:

4.1 الجانب الوصفي لعينة الدراسة (مجمع الدراسة):

4.1.1 أداة التقييم:

يوجد العديد من برامج الحاسوب المختصة بعمليات التحليل الإحصائي مثل برنامج Sphinx الذي اعتمدهنا في تحليل نتائج الاستبيان وكذا برنامج SPSS ... تقوم هذه البرامج بمعالجة البيانات الإحصائية المتحصل عليها والتي تساعد وتدعم البحث العلمي للوصول إلى المنحى المرغوب. حيث انه بعد الدراسة التحليلية التي قمنا بها على المحطة قمنا بالاستعانة باستبيان مكون من جزئين الجزء الأول حول معلومات شخصية أما الجزء الثاني حول المحطة مكون من 24 سؤال.



تهدف دراسة نتائج هذا الاستبيان وتحليله إلى معرفة وتقييم استغلال المحطة من طرف المسافرين حيث قسمنا هذا الاستبيان إلى شطرين:

الشرط الأول: تمحورت أسئلته حول المعلومات الشخصية (العمر، الجنس، المستوى التعليمي ...)
الشرط الثاني: تمحورت أسئلته حول الأداء والاستغلال والتقييم للمحطة.

4.1.2 التحقيق الميداني:

جرى التحقيق الميداني خلال فترة ما بين 10 إلى 19 مارس عن طريق توزيع استمارات الاستبيان وفقا لمنهجية البحث بالنسبة لمجال الدراسة.

4.1.2.1 استمارة الاستبيان:

حجم العينة:

قدرت عينة الدراسة ب 100 شخص من المسافرين حيث تم توزيع 100 استمارة على مستوى المحطة وتم استردادها كلها مع الإجابة على أسئلة وعدم الإجابة على أخرى. لأسباب غير مبررة لعدم الإجابة.

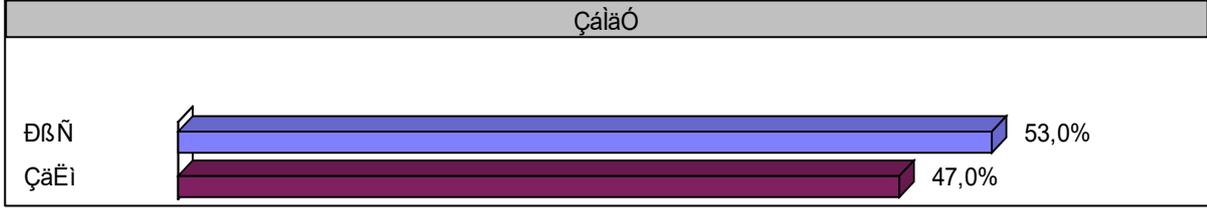
4.1.2.2 تحليل أسئلة الاستمارة:

خلال هذه المرحلة تم التحصل على مجموعة من النتائج تم ترجمتها وعرض نتائجها في الجداول الأشكال البيانية التالية:

4.1.2.3 اولاً: المعلومات الشخصية:

4.1.2.3.1 الجنس:

الشكل رقم 08: الجنس

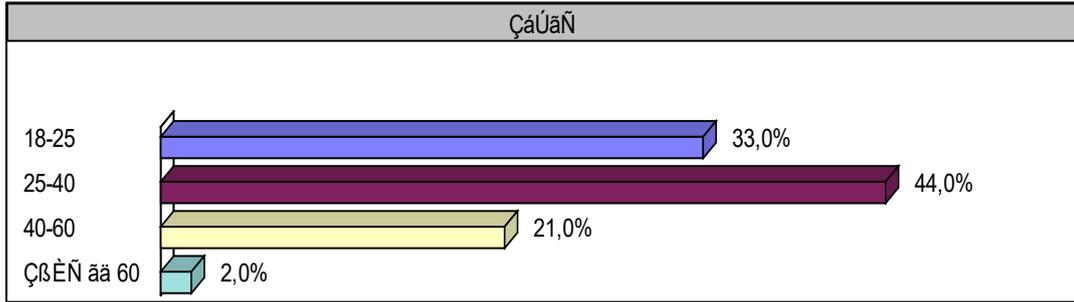


المصدر: من انجاز الطلبة 2020

من خلال الشكل رقم (08): نلاحظ أن نسبة الذكور والإناث متقاربة حيث كانت نسبة الذكور من أصل 100 عينة هي 53 % أما نسبة الإناث 47 % وهذا راجع إلى احتياجات كل من الجنسين إلى استغلال المحطة.

4.1.2.3.2 العمر:

الشكل رقم 09: العمر

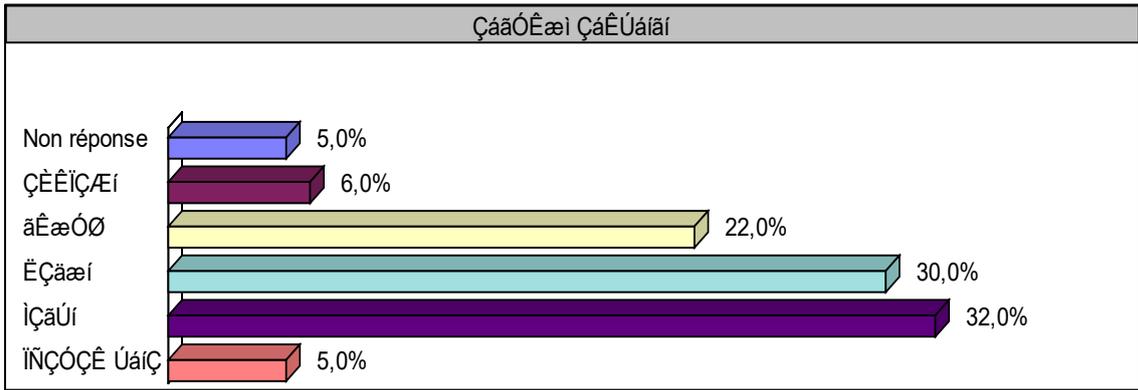


المصدر: من انجاز الطلبة 2020

من خلال الشكل رقم (09): نلاحظ أن النسبة الأكبر في العينات هي الفئة من 25 إلى 40 سنة بنسبة 44 % وهذا يدل على أن معظم مستعملي المحطة من الفئة الشبابية، ثم تليها نسبة معتبرة لفئة 18 إلى 25 سنة بنسبة 33 % ومنه أن أغلب المتقنين ومستغلي المحطة شباب.

4.1.2.3.3 المستوى التعليمي:

الشكل رقم 10: المستوى التعليمي

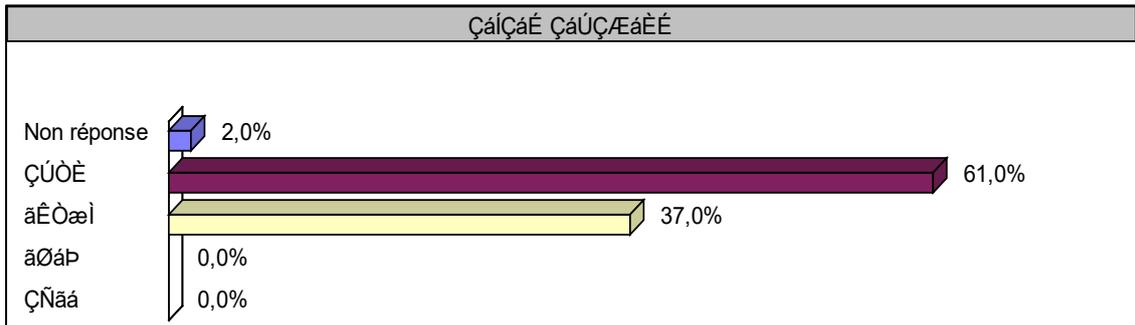


المصدر: من انجاز الطلبة 2020

من خلال الشكل رقم (10) نلاحظ أن النسبة الأكبر من أفراد العينة حسب المستوى التعليمي كانت لفئة الطور الجامعي ب 32 % تليها نسبة 30 % للطور الثانوي.

4.1.2.3.4 الحالة العائلية:

الشكل رقم 11: الحالة العائلية

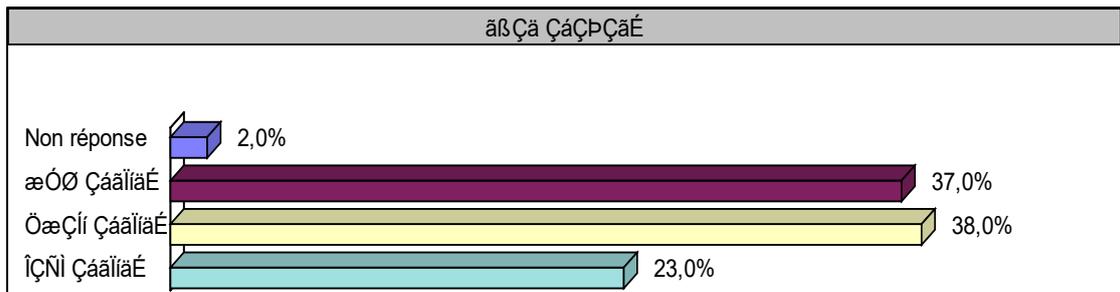


المصدر: من انجاز الطلبة 2020

من خلال الشكل رقم (11) نلاحظ أن النسبة الأكبر لأفراد العينة حسب الحالة العائلية هي كانت للعزاب بنسبة 61% تليها نسبة 37 % لفئة المتزوجين.

4.1.2.3.5 مكان الإقامة:

الشكل رقم 12: مكان الإقامة



المصدر: من انجاز الطلبة 2020

من خلال الشكل رقم (12) نلاحظ أن أكبر نسبة لمستعملي المحطة من أفراد العينة هم من ضواحي المدينة بنسبة 38% تليها 37% من وسط المدينة.

4.1.2.4 ثانيا: المحطة

4.1.2.4.1 وسائل النقل في محطة:

الشكل رقم 13: وسائل النقل في المحطة

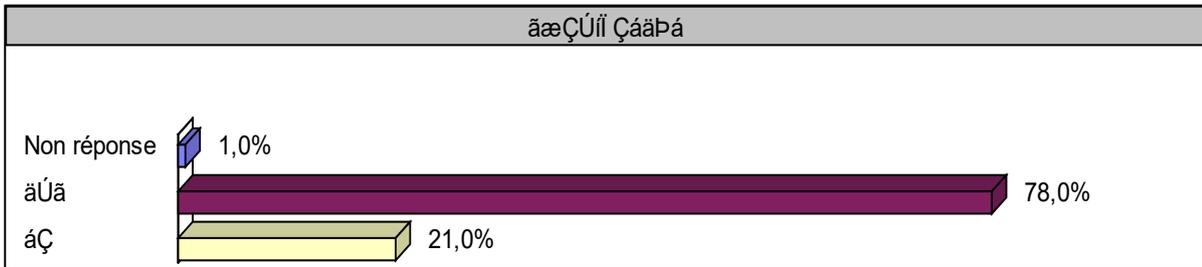


المصدر: من انجاز الطلبة 2020

من خلال الشكل رقم (13) نلاحظ أن وسائل النقل متوفرة بصفة قليلة حسب إجابات أفراد العينة بنسبة 52%.

4.1.2.4.2 مواعيد النقل:

الشكل رقم 14: مواعيد النقل



المصدر: من انجاز الطلبة 2020

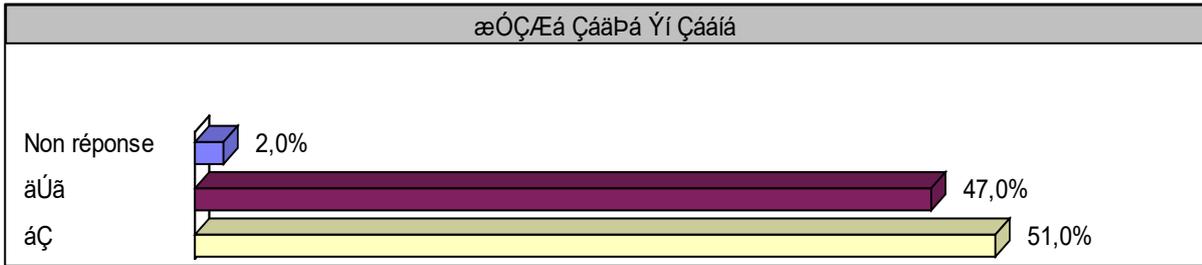
من خلال الشكل رقم (14) نلاحظ أن معظم مستعملي النقل كانت مواعيد النقل مناسبة لهم 78%. ألقنا بهذا السؤال إذا كانت الإجابة لا لماذا فكانت معظم الإجابات أنها كانت غير مناسبة بسبب استغراق وقت طويل للانطلاق، وأحيانا عدم توفر النقل أو يكون توقيت السفر غير مناسب بالنسبة للمتقنين.

4.1.2.4.3 الأيام التي يتوفر فيها النقل:

كانت معظم الإجابات محصورة في أيام نهاية الأسبوع (الجمعة، السبت) من طرف أفراد العينة المدروسة

4.1.2.4.4 وسائل النقل في الليل:

الشكل رقم 15: وسائل النقل في الليل

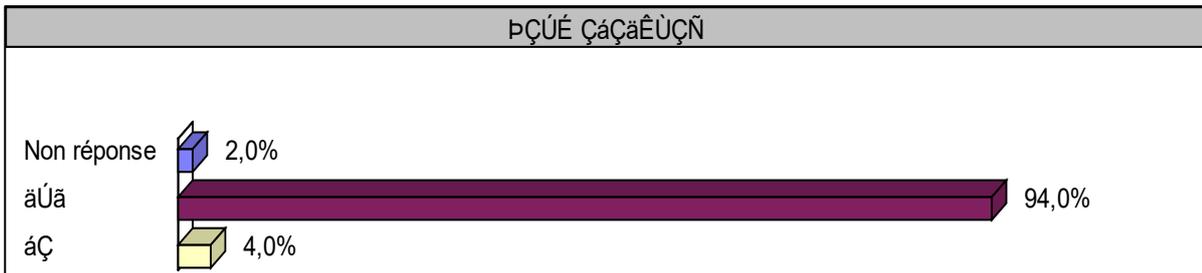


المصدر: من انجاز الطلبة 2020

نلاحظ من خلال الشكل رقم (15) أن وسائل النقل غير متوفرة في الليل حسب أفراد العينة المدروسة بنسبة 51%.

4.1.2.4.5 وجود قاعة الانتظار بالمحطة:

الشكل رقم 16: قاعة الانتظار بالمحطة

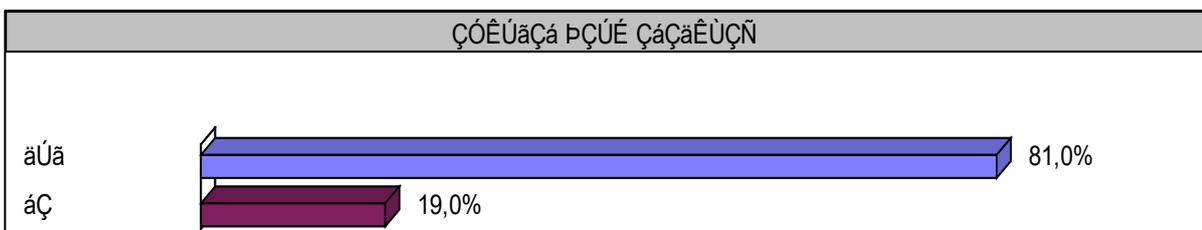


المصدر: من انجاز الطلبة 2020

من خلال الشكل رقم (16) نلاحظ انه يوجد قاعة انتظار حيث كانت نسبة الإجابات 94% بنعم.

4.1.2.4.6 استعمال قاعة الانتظار بالمحطة:

الشكل رقم 17: استعمال قاعة الانتظار بالمحطة

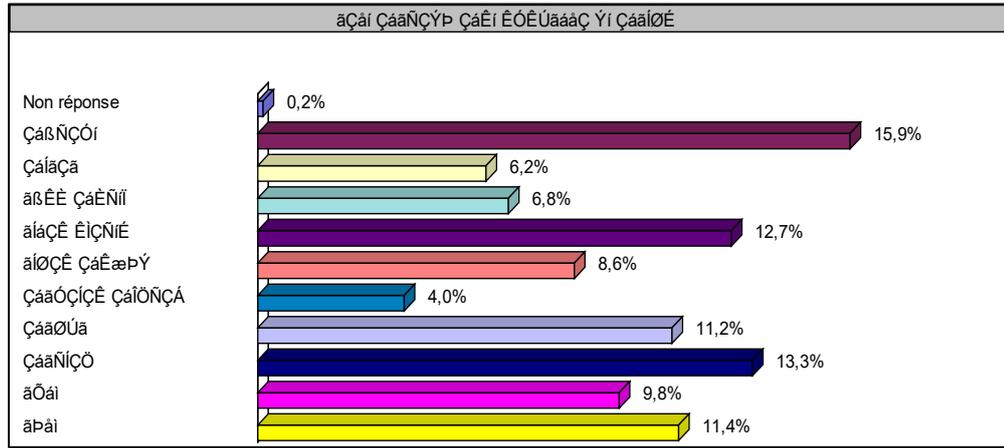


المصدر: من انجاز الطلبة 2020

من خلال الشكل رقم (17) نلاحظ أن اغلب أفراد العينة يستعملون قاعة الانتظار بنسبة 81%. أرفقنا بهذا السؤال تعليلاً سبب عدم استعمال قاعة الانتظار فكانت معظم الإجابات أنهم ينتظرون في سيارات الأجرة أو الحافلات أو السفر مباشرة.

4.1.2.4.7 المرافق التي تستعملها في المحطة:

الشكل رقم 18: المرافق المستعملة في المحطة

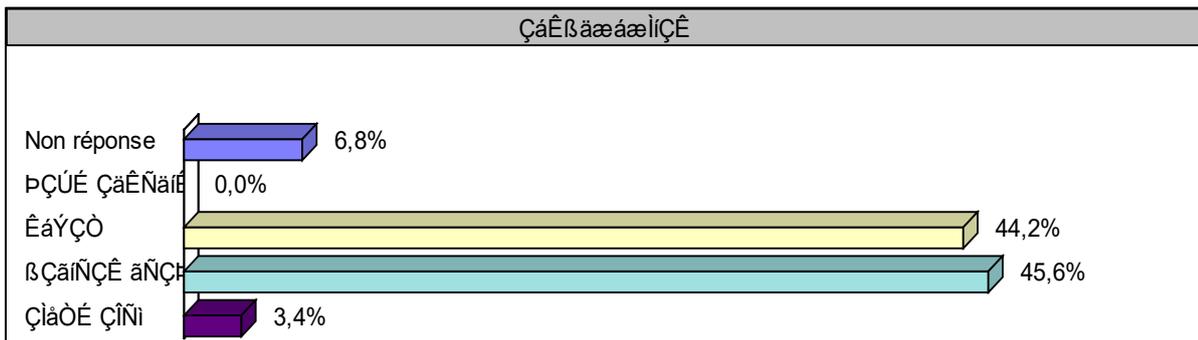


المصدر: من إنجاز الطلبة 2020

من خلال الشكل رقم (18) نلاحظ أن المرافق الأكثر استعمالاً من طرف أفراد العينة هي الكراسي بنسبة 80% تليها المحلات التجارية 64% ثم المقهى 57% والمطعم 56%.

4.1.2.4.8 التكنولوجيات المتاحة في المحطة:

الشكل رقم 19: التكنولوجيات المتاحة في المحطة

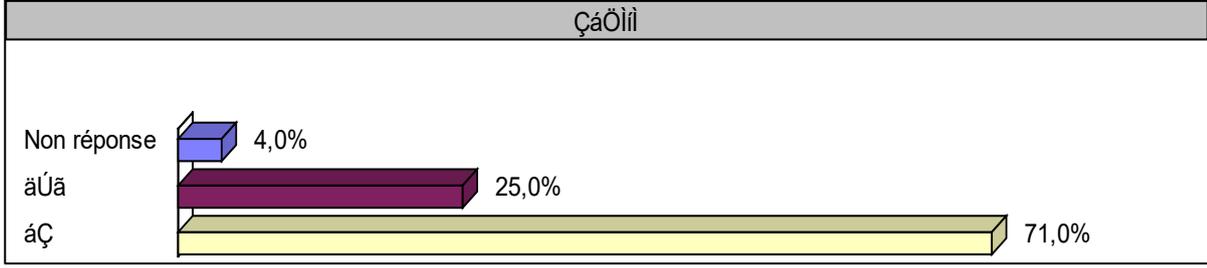


المصدر: من إنجاز الطلبة 2020

من خلال الشكل رقم (19) نلاحظ أن من التكنولوجيات المتاحة في المحطة هي كاميرات المراقبة 67% تليها التلفاز 65%.

4.1.2.4.9 الضجيج:

الشكل رقم 20: الضجيج



المصدر: من انجاز الطلبة 2020

من خلال الشكل رقم (20) نلاحظ أن معظم مستعملي المحطة من أفراد العينة لا يعانون من ضجيج السيارات والحافلات في المحطة 71%.

4.1.2.4.10 صعوبات التنقل داخل المحطة:

الشكل رقم 21: صعوبات التنقل داخل المحطة

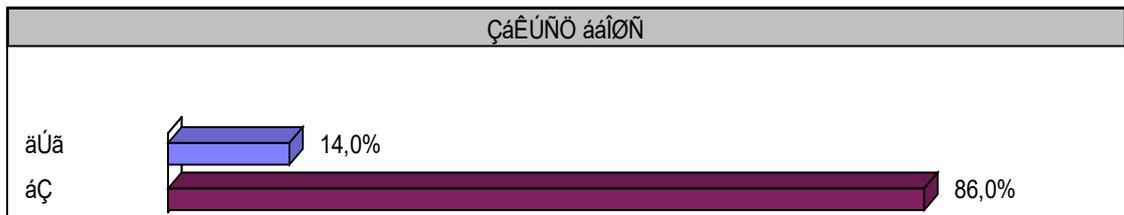


المصدر: من انجاز الطلبة 2020

من خلال الشكل رقم (21) نلاحظ أن أفراد العينة المدروسة لا يعانون من صعوبات في التنقل داخل المحطة بل يتنقلون بطريقة سلسة 84%. أرفقنا بهذا السؤال ماهي الصعوبات إن وجدت فكانت الإجابات كلها تشير إلى وجود السرقة وانعدام الأمن مما يخلق تخوف وعدم التنقل بحرية في المحطة، بالإضافة إلى كثرة السيارات والمسافرين الشيء الذي يخلق ديناميكية غير متناسقة في الحركة.

4.1.2.4.11 التعرض للخطر في المحطة من طرف سيارات الأجرة والحافلات:

الشكل رقم 22: التعرض للخطر

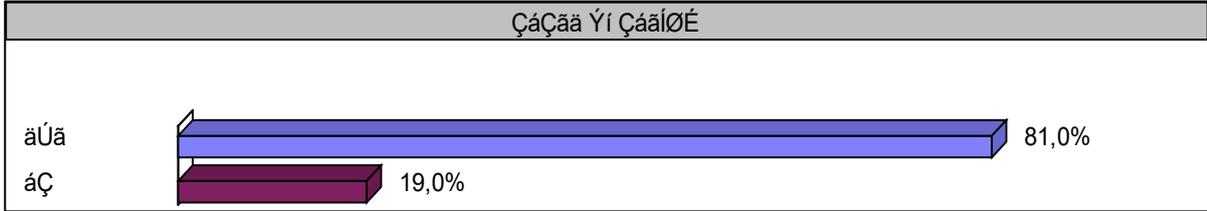


المصدر: من انجاز الطلبة 2020

من خلال الشكل رقم (22) نلاحظ أن أفراد العينة غير معرضين للخطر من طرف سيارات الأجرة والحافلات داخل المحطة 86%. أرفقنا بهذا السؤال ذكر الخطر إن وجد فكانت الإجابات متماثلة كلها في التخوف من التعرض لحوادث المرور.

4.1.2.4.12 الأمن داخل المحطة:

الشكل رقم 23: الأمن في المحطة

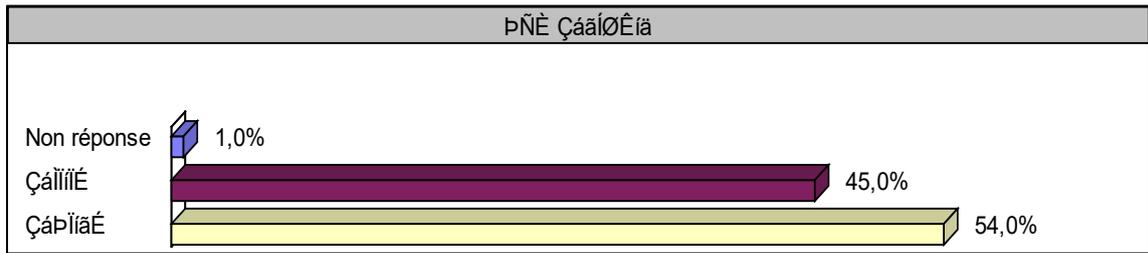


المصدر: من انجاز الطلبة 2020

من خلال الشكل رقم (23) نلاحظ أن الأمن متوفر داخل المحطة بنسبة 81%.

4.1.2.4.13 قرب المحطتين:

الشكل رقم 24: قرب المحطتين

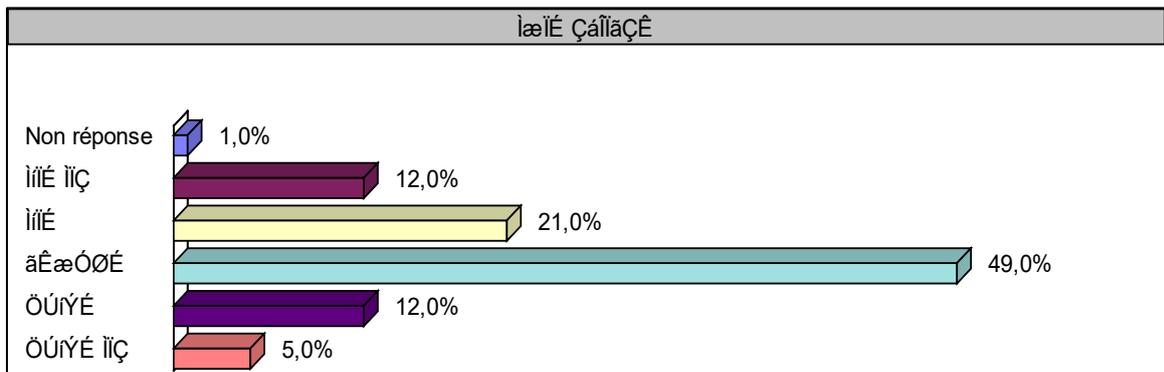


المصدر: من انجاز الطلبة 2020

من خلال الشكل رقم (24) نلاحظ أن نسبة الإجابات لأفراد العينة متقاربة حيث أن 54% المحطة القديمة تعد أقرب لهم من الجديدة بينما نسبة 45% فالجديدة أقرب إليهم.

4.1.2.4.14 جودة الخدمات في المحطة:

الشكل رقم 25: جودة الخدمات في المحطة



المصدر: من انجاز الطلبة 2020

من خلال الشكل رقم (25) نلاحظ أن جودة الخدمات في المحطة متوسطة 49%.

4.1.2.5 اقتراح إضافات للمحطة:

كانت لهذا السؤال عدة إجابات من بين أهمها ما يلي:

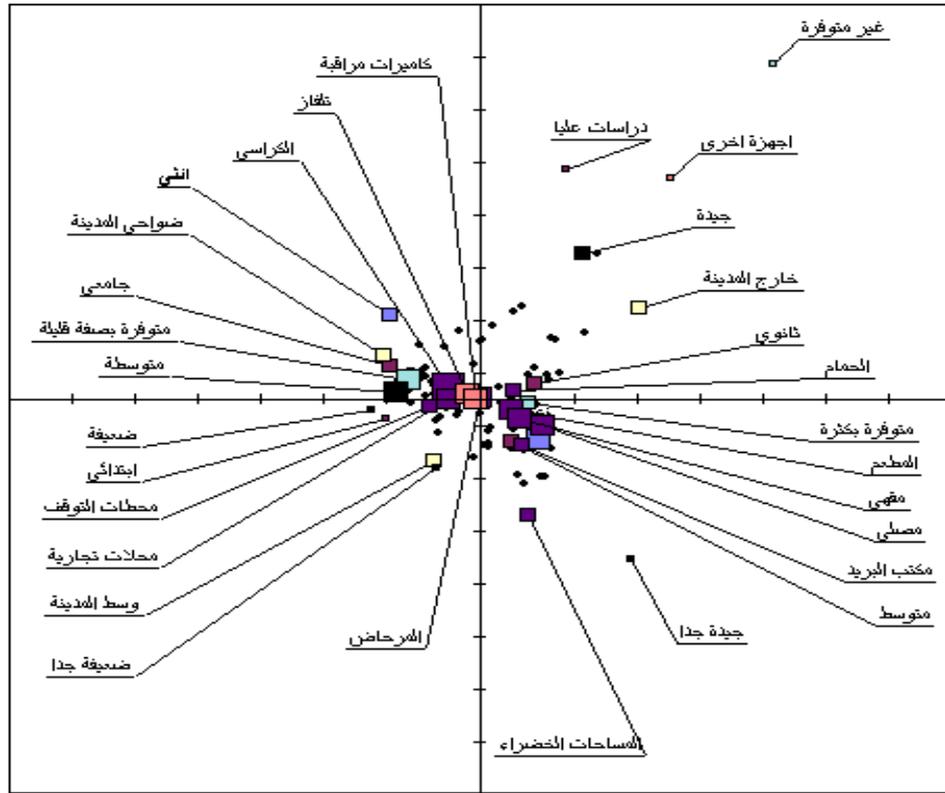
- دعم الأمن وتوفيره
- توسيع المحطة
- توفير قاعة علاج
- النظافة
- تقليل تكلفة النقل من المحطة إلى مركز المدينة
- توفير خدمة الانترنت

4.1.3 ثالثاً: تحليل تقاطع العينات:

قمنا في هذا العنصر بدراسة مقارنة بين أبرز العينات بواسطة عملية تقاطع العينات:

الشكل رقم 26: تحليل تقاطع العينة للأسئلة التالية: الجنس، المستوى التعليمي، مكان الإقامة، وسائل النقل في محطة سوقال، المرافق التي تستعملها في المحطة، التكنولوجيات المتاحة في المحطة، جودة الخدمات في المحطة.

Analyse des correspondances multiples
 Variables: الجنس، المستوى التعليمي، مكان الإقامة، محطة النقل، ماهي المرافق التي تستعملها في المحطة، التكنولوجيا، جودة الخدمات



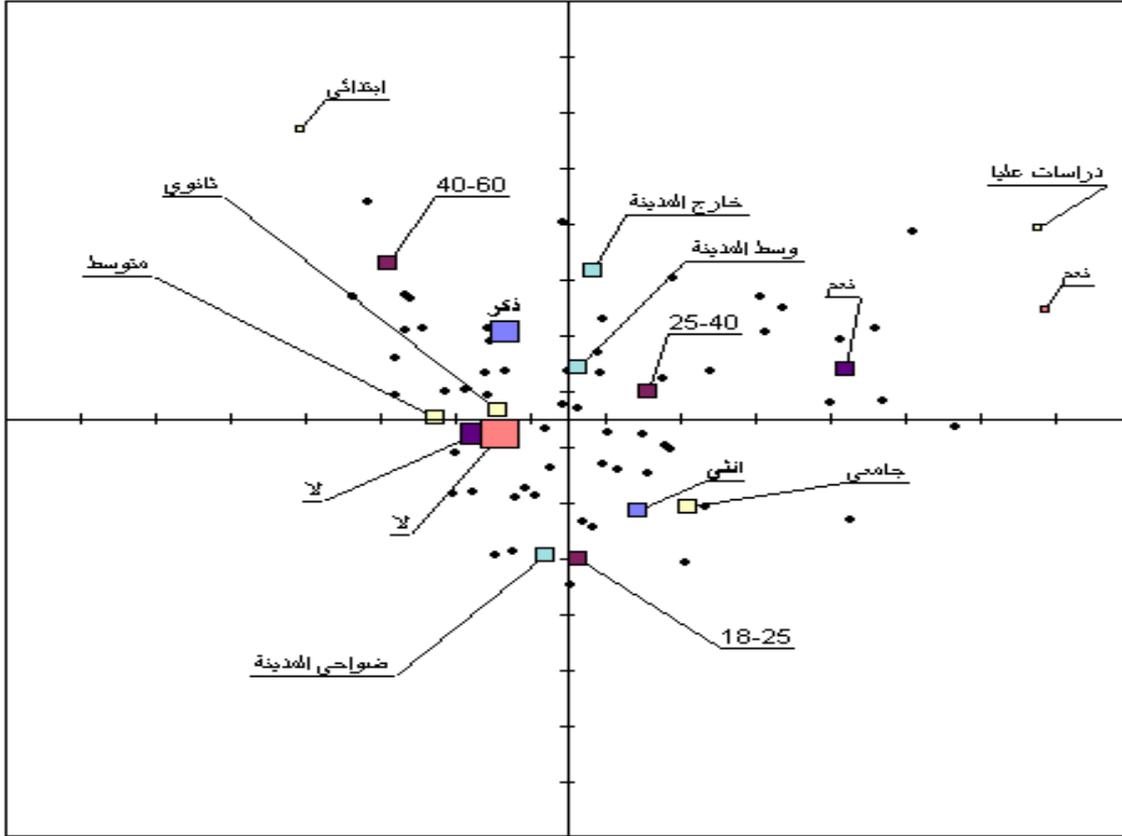
La carte montre les positions des 31 modalités et les coordonnées des 80 observations.
 6.10% de la variance est expliquée par les deux axes représentés.
 Les non-réponses ont été ignorées.
 1 modalités n'ont pas été prises en compte (effectif nul).
 20 observations ne sont pas représentées (non-réponse à l'une au moins des questions).
 Chaque observation est représentée par un point.

المصدر: من انجاز الطلبة 2020

من خلال المعلم تبين أن فئة الذكور هي التي تغلب على عينة الدراسة، إذ أن مستواهم التعليمي جامعي يليه ثانوي بفارق صغير، مكان إقامتهم أغلبهم ضواحي ووسط المدينة (من نفس الولاية تبسه-) كما يبين المعلم انه عند طرح سؤال حول توفر وسائل النقل في المحطة فكانت الإجابات موضحة أنها متوفرة بصفة قليلة. أما بالنسبة للمرافق الأكثر استعمالا لهاته الفئة فكانت الكراسي، المحلات التجارية... واستعمالات قليلة للمرافق الأخرى أما بالنسبة للتكنولوجيا المتاحة التي في المحطة هي كاميرات المراقبة بالإضافة إلى التلفاز، ومن جهة جودة الخدمات في المحطة فكانت إجاباتهم أغلبها أنها متوسطة.

الشكل رقم 27: تحليل تقاطع العينة للأسئلة التالية: الجنس، العمر، المستوى التعليمي، مكان الإقامة، الضجيج، التنقل داخل المحطة:

Analyse des correspondances multiples
Variables: العمر، الجنس، المستوى التعليمي، مكان الإقامة، الضجيج، التنقل داخل المحطة.



La carte montre les positions des 17 modalités et les coordonnées des 87 observations.
30.01% de la variance est expliquée par les deux axes représentés.
Les non-réponses ont été ignorées.
1 modalités n'ont pas été prises en compte (effectif nul).
13 observations ne sont pas représentées (non-réponse à l'une au moins des questions).
Chaque observation est représentée par un point.

المصدر: من انجاز الطلبة 2020

من خلال المعلم تبين أن فئة الذكور هي التي تغلب على عينة الدراسة أن فئة أعمارهم محصورة بين 25 إلى 40 وذلك راجع إلى أن مجتمع الدراسة يشمل فئة كبيرة للطلبة الجامعيين الذين يستعملون النقل من الجامعة إلى مقر سكنهم سواء من ضواحي أو مركز المدينة وكذا خارجها ، حيث يبين المعلم أن هاته الفئة المدروسة لا تعاني من ضجيج السيارات وهذا بسبب نقص في المركبات في المحطة (حافلات وسيارات الأجرة) بالإضافة إلى انه يوجد تنظيم في الحركة ومكان ركن المركبات في المحطة ، أما بالنسبة للصعوبات المواجهة أثناء التنقل في المحطة فهم لا يشكون منها نظرا لكبر المحطة وعدم تصادم حركة المشاة والمركبات.

4.1.3.1 خلاصة التحليل:

بعد الدراسة التحليلية والتفصيلية لجميع أصعدة المحطة والاعتماد على التقييم بنتائج الاستبيان استخلصنا مجموعة النتائج ، والتي توضح مدى فعالية وصلاحيّة ونوعية استغلال هذه المنشأة الجديدة على الولاية محطة- تبسه- ، حيث انه من جهة استعمال المحطة من طرف المسافرين فانه خلال فترة دراستنا لها كانت متوسطة الاستعمال وهذا راجع لتعدد المحطات في المدينة واتناء كل نوع من الخطوط إلى محطة مختلفة تبعد كل منها عن الأخرى مما خلق فوضى وتشتت واستغلال غير مدروس لاماكن الناقلين والمتنقلين وعدم ضم جميع الخطوط إلى المحطة البرية لنقل المسافرين حسين ايت احمد. أما من الجانب التسييري فهي توفر خدمة جيدة للمتنقلين من جميع النواحي (استعمال طريقة الحجز بالتذاكر العمل بالتناوب بين العمال على مدار ساعات اليوم، حفظ الأمتعة في أماكن مخصصة لها...) ماعدا:

- عدم انضمام كافة الخطوط إلى المحطة
- نقص في خطوط النقل الرابطة بين المحطة ومركز المدينة (الخواص والعموميين)
- ارتفاع أسعار المنتجات التجارية
- تأخر انطلاق الرحلات سواء في سيارات الأجرة أو الحافلات وهذا ما سبب الضجر للمسافرين
- ارتفاع تكلفة النقل.
- من جهة الجانب التصميمي فهي تعاني من عدة نقائص أهمها:
- عدم توفر أجهزة التبريد والتسخين
- عدم وجود مساحات خضراء بالرغم من وجود أماكن مخصصة لهذا الغرض
- نقص الإنارة العمومية خاصة في الليل
- نقص حاويات القمامة

● عدم تخصيص مكان مؤمن لسيارات الأجرة (أغطية، مقاعد، تنظيم طوابير السيارات ...)

أما من الجانب الوظيفي فهي توفر الموارد البشرية كلقابض، الحارسين، الإداريين، أعوان الأمن داخل المحطة أما في خارجها فهم بنسب قليلة، بالإضافة إلى عمال النظافة لكن بنسبة معتبرة مما يجعل النظافة تقتصر على الإطار المبني للمحطة فقط.

4.1.3.2 اقتراحات وتوصيات:

4.1.3.2.1 الجانب التصميمي:

- إعادة تهيئة الطرق المهترئة وتحسينها
- رد الاعتبار للمساحات الخضراء من خلال التشجير والاعتناء بالمناطق المخصص لها (سقي، تقليم، تنظيف..)
- تهيئة الأرصفة وطلائها بألوان مريحة للنظر وتبليطها ببلاط يحيي من الانزلاقات

- توفير أكثر للمواقف وتهيئتها وتزويدها بأغطية مضللة للوقاية من المتغيرات الجوية من اجل توفير الراحة للركاب

4.1.3.2.2 الجانب التسييري:

- الربط بين جميع المحطات بخطوط نقل حضرية
- ضم جميع خطوط الناقلين إلى المحطة
- توفير النقل في الأيام الخاصة (الأعياد، المناسبات، نهاية الأسبوع ...)
- فرض نظام العمل بالدوام مع التناوب على مستعملي خطوط الحضري
- زيادة ساعات العمل مع توفير الموارد البشرية
- فرض الالتزام بالوقت القانوني لانطلاق جميع الرحلات
- المراقبة الدورية للمحطة
- توفير إمكانيات مالية لصيانة وتهيئة المحطة

4.1.3.2.3 الجانب الوظيفي:

- دعم الأمن (كاميرات المراقبة، توفير أعوان الأمن)
- فتح أكثر من شباك لبيع التذاكر
- توضيح جميع الرحلات على لوحات المعلومات الالكترونية
- توفير فضاءلت الاستراحة (قاعة انترنت، حمامات، غرف مبيت...)
- ضمان متطلبات ذوي الاحتياجات الخاصة (تخفيض مستوى الرصيف وهذا من اجل ضمان اجتياز سهل)
- توفير لافتات أمام المواقف لكل من سيارات الأجرة والحافلات (رقم الخط، المسار، مكان الانطلاق والوصول)

4.1.3.3 جانب التجهيزات:

- توفير أعمدة إنارة خارج وداخل المحطة تعمل بالطاقة الشمسية
- توزيع حاويات القمامة بشكل مدروس على جميع أطراف المحطة
- توفير أماكن أكثر للجلوس مزودة بمضلات
- وضع إشارات المرور والإشارات الإرشادية

4.1.3.4 الجانب الجمالي:

- تشجير الأرصفة من اجل إعطاء مظهر جمالي
- منع استغلال الأرصفة من وضع الأمتعة للمسافرين بها
- إصلاح النوافذ والأبواب
- طلاء الجدران الداخلية والخارجية للمحطة
- إزالة التشوهات على مستوى الواجهة العمومية للمحطة
- تجديد وتنظيم وتصليح قنوات الصرف الصحي

4.1.3.4.1 خاتمة الفصل:

من خلال دراستنا التي أجريناها على المحطة البرية لنقل المسافرين وبالاستعانة بمجموعة من البرامج (Sphinx.) Google Earth. MapInfo التي كانت لها دور في مساعدة وتوضيح العمل المنجز، توصلنا للعديد من الاستنتاجات التي تبين مدى فعالية وكفاءة هذه المنشأة ، حيث تجلى انه يوجد نقائص على مستوى المحطة تشكل نقاط ضعف لها. لذا وجب علينا اقتراح حلول وتوصيات من اجل النهوض والوقوف بالمحطة وجعلها قطب جاذب للمسافرين من كل المناطق، كما أننا حاولنا التطرق في هذه الدراسة للمحطة إلى الموضوعية والواقعية في التحري قدر الإمكان، انطلاقاً من المعطيات والإحصاءات والصور والخرائط المدعمة للبحث، حيث أننا بتناولنا لهذا الموضوع فتحنا باب للنظر إلى هذه النوعية من الإنشاءات القاعدية وإعطاءها أولوية للدراسات القادمة مع تصحيح الأخطاء الواردة في المحطات التي تم إنجازها مسبقاً من جميع النواحي.

خاتمة عامة:

تعد مدينة تبسة من بين المدن الجزائرية الداخلية الكبرى التي تسير من خلال ادوات التهيئة والتعمير والمتمثلة بالمخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير ومخطط شغل الاراضي، اللذان يلزمان على ايجاد طرق ووسائل وتقنيات لتسيير النقل وحركة المرور من اجل تحسين نوعية النقل وكذا توفير الراحة والوقت والتكلفة للمتنقل.

يعد قطاع النقل البري من أهم الإنشاءات القاعدية، نظرا لارتباطه المباشر بالأنشطة الاجتماعية وكذلك الاقتصادية ومن هنا وجب تطوير كل من شبكات الطرق والمحطات البرية، لأنها أصبحت تعد مطلبا أساسيا لمواكبة النمو السكاني والاقتصادي المتسارع. إلا أننا نجد نقص كبير في الاهتمام والنهوض بالمحطات البرية في الجزائر عامة من جهة. حيث حاولت الاستثمار في هذا المجال تحديدا في الحواضر الكبرى بهدف التحكم في التنقلات داخل وخارج المدينة وتسييرها وذلك بزيادة البنيات التحتية (شوارع ، طرق جديدة ، تأهيل الطرق والمحطات القديمة) اما من جهة مدينة تبسة المحطة البرية الجديدة خاصة ، والتي تلقت الرفض من قبل الناقلين والمتنقلين منذ بداية انطلاق استعمالها الى غاية يومنا هذا والتي اصبحت حكرا الا على بعض الخطوط التي لا تجعل منها مركز جذب للمستعملين او تأخذ بها الى مطاف المحطات الكثيرة الاستغلال، والارتباط بباقي المحطات الاخرى رغم رداءة وسوء هذه المحطات وقدمها وافتقارها لأبسط المرافق اللازمة لخدمة المواطن واحتياجاته عند ترحاله من مكان لآخر

وفي ختام مذكرتنا أردنا لفت الانتباه الى هذه المحطة ووجوب اجراء تدخلات جذرية عليها من اجل ضمان راحة المسافرين وتوفير أمثل لخدمة النقل وبجودة عالية املمن ان تكون هذه الدراسة بداية للتغيير نحو الافضل.

المصادر والمراجع

أولاً: المراجع.

- 1- د. خلف الله، بوجمة. (2005). العمران والمدينة. دار الهدى. عين مليلة.
- 2- حسين بولعيز، بن ساعد. (2019). "ديناميكية السكن". المعالجة وارتباط ذلك بحجم ووظيفة المدينة" مدينتين سكيكدة والحروش نموذجاً-شمال شرق الجزائر. أطروحة دكتوراه. كلية علوم الأرض، جامعة باجي مختار - عنابة.
- 3- خليفي، أسماء، ومعيقي، نور الهدى. (2017\2018). "إعادة هيكلة شبكة النقل الحضري الجماعي في مدينة تبسة لسهولة وصول أفضل باستخدام نظم المعلومات الجغرافية". مذكرة ماستر. معهد علوم الأرض والهندسة المعمارية، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، الجزائر.
- 4- سياري، نواره. (2013/2014). "دراسة سوق النقل الحضري العمومي بالحافلات دراسة حالة مدينة قسنطينة". مذكرة مكملة لنيل شهادة ماجستير في علوم التسيير، جامعة قسنطينة.
- 5- توفيق محمود، سالم. (2009). هندسة الطرق. ط1. دار الراتب الجامعية. بيروت. لبنان.
- 6- خلاف ياسين، طايبي المسعود. (2017 / 2018). "التقييم ما بعد الاستغلال (poe) لمحطة النقل البري دراسة حالة المحطة الجديدة"، مذكرة شهادة الماستر أكاديمي، جامعة مسيلة.
- 7- خليل ابراهيم على، محمد سعد الجوراني، (تاريخ استلام البحث 15/2/2015، تاريخ القبول 9/8/2015). " المتطلبات التصميمية في محطات نقل الركاب البرية المستدامة". المجلة: (العراقية للهندسة المعمارية): العدد 3، التكنولوجيا-قسم هندسة العمارة العراق- بغداد.
- 8- عشاوي، سعد الدين. (2005). تنظيم وإدارة النقل: الأسس، المشكلات، الحلول. ط5. دار المربخ. الرياض.
- 9- عيساوي، أحمد. (2005). مدينة تبسة وأعلامها. ط1. دار البلاغ للنشر والإشهار. الجزائر العاصمة.
- 10- الجليلي، عبد الرحمان. تاريخ الجزائر العام.
- 11- زمال، سمير. (2013). صفحات من تاريخ تبسة القديم والحديث. دار هومة. الجزائر.
- 12- بوزيدي، روميصة. وخالد، صباح. (2016\2017). "مخطط حركة المرور ودوره في تنظيم الحياة الحضرية داخل المدينة حالة مدينة تبسة"، مذكرة ماستر. كلية علوم الأرض والهندسة المعمارية، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، الجزائر.
- 13- زرقين، صبرينة. (2016\2017). "واقع النقل الحضري في مدينة تبسة"، مذكرة ماستر. معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، الجزائر.

- 14- مجلة، علي. (2016). "التهيئة الحضرية والتنمية المستدامة في مدينة تبسة". أطروحة دكتوراه. كلية علوم الأرض، جامعة قسنطينة.
- 15- بن بريج، عبد الوهاب. (2016/2015) "واقع النقل الحضري الجماعي مدينة سكيكدة"، مذكرة لنيل شهادة ماستر، تسير تقنيات حضرية، جامعة أم البواقي.

ثانيا: المصادر.

- 1- المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لمدينة تبسة 2009
- 2- الديوان الوطني للتخطيط والإحصاء ONS.
- 3- مصلحة الحالة المدنية.
- 4- مديرية البرمجة والتخطيط لولاية تبسة DPAT.
- 5- مديرية البرمجة ومتابعة الميزانية لولاية تبسة.
- 6- مديرية الشؤون الدينية والأوقاف.
- 7- مؤسسة الجزائري للمياه المديرية الولائية بتبسة
- 8- مديرية النقل لولاية تبسة
- 9- قانون رقم 17/88 المؤرخ في 10 ماي 1988 المتضمن تنظيم النقل البري وتوجيهه، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، السنة 24 عدد 19
- 10- Google Earth 2020

ثالثا: المواقع

- 1- موقع ويكيبيديا 2020