



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي  
جامعة العربي التبسي - تبسة -  
كلية العلوم الدقيقة و علوم الطبيعة و الحياة  
قسم علوم الأرض و الكون



## مذكرة ماستر

ميدان: علوم الأرض و الكون  
الشعبة: جغرافيا و تهيئة الإقليم  
تخصص: تهيئة حضرية  
العنوان

# تقييم خدمة النقل الحضري الجماعي في مدينة تبسة

من تقديم الطلبة:

- هوام بلقاسم
- رويني نجم الدين
- بلغيث حسين

أمام لجنة المناقشة

- |                |                     |                 |                   |
|----------------|---------------------|-----------------|-------------------|
| رئيساً         | جامعة العربي التبسي | أستاذ محاضر (ب) | حجة علي           |
| ممتحناً        | جامعة العربي التبسي | أستاذ مساعد (أ) | طوالبية نور الدين |
| مشرفاً ومقرراً | جامعة العربي التبسي | أستاذ مساعد (أ) | مخطاري مصطفى      |

تاريخ المناقشة: 2019/06/19

# إهداء

الحكم العليم

إلى من هداني النجدين

الصادق الأمين

إلى خير المعلمين

إلى اللذين قال فيهم عز من قائل: "واخفض لهما جناح الذل من الرحمة وقل رب ارحمهما

كما رباني صغيرا..." الوالدين الكريمين أطال الله في عمرهما.

إلى من تقاسموا معي الموائد وضوء الشموع، ودروب المدارس وطريق

الرجوع إلى الإخوة محمد الأمين، عبد المؤمن و الأخوات .

إلى رفيقين في هذا العمل "بلقاسم و حسين" و أتمنى لهما التوفيق في

المشوار المهني، وإلى كل أصدقاء الدراسة وكل رفاقا الدرب كل باسمه

من الطفولة إلى الجامعة .

إلى الأستاذ الكريم "مخطاري مصطفى" الذي لم يبخل علينا بتوجيهاته

أهدي هذا الانجاز المتواضع الى كل من غذاني بمصل العلم لاكتسب مناعة ضد الجهل وكل اشكاله الى من علماني عدم الاستسلام للفشل الى ينبوعي الرحمة والرافة والعطاء الى من ضحيا بالنفس والغالي من اجل الوصول بي الى هذا المستوى العلمي من كرسا حياتهما من اجل سعادتني ورسما بمشاعرهما الذهبية سنفونية افراح قلبي الى امي وايي الكريمين اليهما اهدي حصاد السنين والايام من الجهد والعمل جزاء وما قدما لي من حب وحنان ورعاية طوال وجودي عبر هذه المحطات من الزمن الى من اعانتي بمجهوداته ولم يبخل ولو بمعلومة استاذي الفاضل المؤطر وقدموني في النجاح الاستاذ مخطاري وجميع الاساتذة الذين اشرفوا على تدريسي وتكويني منذ دخولي الجامعة الى جميع اخوتي الى اخي خليل وهشام ونور الدين والى اخواتي الذين شجعوني كلهم ووقفوا الى جانبي في الصراء والضراء الى اصدقائي المقربين و المميزين اخوتي الذين انجبتهم لي الدنيا سيف الدين قدري وثناري محمد يزيد و قرقاح ابراهيم ويوسفي اشرف و حشيشي جاب الله الذين لم يتركوني يوما لوحدي وشجعوني بكل قوة الى جميع الاساتذة الذين ساهمو في تكويني وتحفيزي على طلب العلم والمعرفة الى الاخوة الذين رافقوني في انجاز هذا العمل نجم الدين رويني و بلغيث حسين الى جميع اساتذة وطلبة كلية علوم الارض والكون ( تهيئة حضرية) الى الدكتور قفايفية عمار الى كل مهتم بالبحث العلمي اهدي حصاد السنين عصارة فكري الى احبتي واصدقائي اخوتي وكل من كانوا سندنا لي .

هوام بلقاسم مستوى ماستر 2 تهيئة حضارية وشكرا

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

قال الله تعالى: "واخفض لهما جناح الذل من الرحمة وقل رب ارحمهما كما

رباني صغيرا..."

إلى أبي العزيز أطال الله في عمره وإلى أمي العزيزة رحمها الله واسكنها  
فسيح جناته.

إلى من تقاسموا معي الموائد وضوء الشموع، ودروس المدارس وطريق  
الرجوع إلى الإخوة والأخوات.

إلى كل رفقاء الدرب وطلبة العلم من الكتاب إلى الجامعة بدون أن ننسى  
طبعاً نجم الدين رويني و هوام بلقاسم اللذان رافقتني في إنجاز هذا العمل.

إلى طلبة قسم الجغرافيا والتهيئة العمرانية دفعة ماستر 2019 .

إلى من ساهم في إنجاز هذا العمل ونخص بالذكر : الأستاذ الكريم مختاري

مصطفى الذي ساهم في إنجاز هذا العمل المتواضع .

## الفصل الأول : الإحاطة النظرية للنقل الحضري

تمهيد:

جاء هذا الفصل ليتضمن مفاهيم حول مفهوم النقل، و مكانته في الاقتصاد و التنقلات الحضرية أنواعها و أسبابها و كذلك عموميات حول النقل الحضري و علاقته بالمجال الحضري و كيفية تخطيط النقل الحضري و منهجية دراسته و في الأخير سنتطرق الى مشاكل و حلول النقل الحضري بما فيها العوامل المؤثرة على بنية التنقل الحضري .

**المبحث الأول : مفاهيم نظرية للنقل .**

**المطلب الأول : تعاريف النقل .**

**أولاً : مفهوم النقل :**

**لغة :** من نقل ينقل نقلاً , نقل الشيء أي حوله من مكان الى مكان اخر . النقل في بعض القواميس هو عملية حمل من مكان الى اخر<sup>1</sup> .

ويعرف النقل بشكل عام كما يلي: هو كل نشاط يخلق منفعة في الزمان و المكان و التحويل الفيزيائي للسلع و الأشخاص من مكان الى اخر على متن مركبة معدة لهذا الغرض.

**ثانياً : أهمية النقل و مكانته في الاقتصاد**

يعتبر قطاع النقل أحد أهم قطاعات التنمية الشاملة في الدول المتقدمة اذ يعتبر تخطيط النقل داخل المدن (النقل الحضري) ذو جوانب متعددة ، حيث ينظر اليه باعتباره جزء لا يتجزأ من عملية التخطيط الحضري ككل لارتباطه الوثيق بالتكوين العمراني واستعمالات الأراضي التي تعتبر أحد أهم العوامل المولدة للرحلات<sup>2</sup> .

و ينظر الى النقل بانه العصب الحساس و الرئيسي في الكيان الاقتصادي و الاجتماعي على مستوى البلد باعتباره الوسيلة الفاعلة في تحقيق الاتصال المستمر بين النقاط المختلفة للعملية الاقتصادية و الإنتاجية و المتمثلة بمواجهة التوسع الأفقي للمدن و تقليص المسافات بين المنتج و المستهلك بما فيها أكثر تأثيراً في العمليات الإنتاجية لتحقيق الاستثمار الأفضل لهذه الطاقات البشرية .

و يلعب النقل دوراً هاماً في المجتمع إذ يربط جغرافياً بين التجمعات السكنية و الخدماتية ( الإدارية و التجارية ) و الاقتصادية ( الزراعية ، الصناعية ، السياحية ) ببعضها البعض و يحتاج المجتمع الى نظام النقل لينقل الأفراد من وإلى أماكن العمل و السكن و الدراسة و التجمعات السكانية و الأسواق .

كما أن مكانة النقل و أهميته في الاقتصاد الوطني من خلال العناصر التالية :

**1- التأثير على استراتيجية التنمية الاقتصادية :**

<sup>1</sup> - رواجي سناء، النمو الحضري وعلاقته بمشكلات النقل الحضري، رسالة ماجستير، جامعة الحاج لخضر، باتنة 2009 . ص63

<sup>2</sup> - سعد الدين عشموي ، تنظيم و إدارة النقل ، الأسس، المشكلات والحلول، دار المريخ، الرياض، 2005، ص153.

يأتي قطاع النقل على رأس القطاعات التي تدعم الهيكل الاقتصادي و يعتبر الركيزة الأساسية للاقتصاد القومي حيث يمثل دعامة أساسية من دعائم التقدم و لا يمكن تصور تحقق النمو المتوازن بين القطاعات الاقتصادية القومي دون تأمين احتياجات تلك القطاعات من النقل ، و يساهم قطاع النقل في التنمية الاقتصادية من خلال ربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك و تأمين انتقال الأفراد<sup>3</sup> .

## 2- زيادة رأس المال :

يعتبر قطاع النقل أحد أهم القطاعات التي توفر الكثير من فرص العمل في المجتمع و ذلك أن العنصر البشري هو الأساس الذي تقوم عليه عملية النقل بما تتطلبه العملية من جهد بشري في إنجاح مهامها<sup>4</sup>.

## 3- التكامل الاقتصادي :

ان تأثير النقل في معالجة عامل المسافة و البعد و توسيع السوق و استغلال الموارد الطبيعية و

البشرية ، و زيادة الإنتاج، و انتقال السلع ، و اليد العاملة الى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعاً و توطين المشاريع في الأماكن ذات الجدوى الاقتصادية الأفضل و بالتالي تدعيم علاقات التكامل الاقتصادي بين مختلف الصناعات و مختلف القطاعات الاقتصادية<sup>5</sup>.

## ثالثاً: أنواع النقل :

يصنف النقل الى عدة تصنيفات أهمها:

التصنيف وفقاً للمسار: ويشتمل على أنواع ثلاثة هي:

أ-النقل المائي (النهرى والبحري): من أقدم أنواع النقل المائي التي استخدمها الإنسان بخاصة من قبل الدول المجاورة للمسطحات المائية (محيطات، بحار، بحيرات) وقد استخدمت السفن الشراعية، ثم السفن البخارية مع بدايات الثورة الصناعية. أما حديثاً فأصبحت السفن تسير بقوة البترول والغاز .

ب-النقل البري (طرق، سكة حديد، خطوط أنفاق، باصات، مركبات، أنابيب).

ت-النقل الجوي (طائرات).

التصنيف وفقاً لمجال التشغيل: ويشتمل على أنواع ثلاثة هي :

3 - سميرة إبراهيم أيوب ، اقتصاديات النقل دراسة تمهيدية ، ( دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية، 2002)،ص 16

4 - سعد الدين عشموي ، تنظيم و إدارة النقل ، الأسس المشكلات والحلول ، (دار المريخ،الرياض،2005)،ص153.

5 - سميرة إبراهيم أيوب ، نفس المرجع السابق، ص 16

ا-النقل الداخلي وهو الذي يكون ضمن نطاق الدولة

ب-النقل الخارجي ( الدولي ) وهو النقل العابر بين الدول ( خارج نطاق الدولة الواحدة)

ت-النقل الحضري :وهو النقل داخل حدود المدينة، وهو المقصود في دراستنا.

**التصنيف حسب طبيعة وسيلة النقل :** ويشتمل على نوعين هما:

(النقل العام والنقل الخاص)، وهو التصنيف الذي يهتم به المتخصصين في مجال تخطيط النقل الحضري عموماً، لأن وسائل النقل العام والخاص تعتبر من العناصر المؤثرة بشكل كبير في عملية النقل وفي النقل الحضري<sup>6</sup>.

**رابعاً: - شبكة النقل :**

هي مجموعة الهياكل القاعدية المستعملة لنفس النمط ولذلك يمكن أن نجد شبكة نقل برية، بحرية جوية كما يمكن أن نجد كذلك شبكة نقل حضري وشبكة نقل في ضواحي المدينة وما بين المدن.

**خامساً: - نظام النقل:**

يتشكل من مجموع شبكات النقل بالإضافة إلى بعض الاعتبارات، الانتظام والراحة والأمن والتسعيرة و دقة المواعيد والتلوث البيئي... الخ وعموماً يمكن القول أن نظام النقل يتألف من خمسة مكونات أساسية هي ( الطرق، المركبات، القوة المحركة، المخططات، نظم التحكم بالتشغيل ) حيث يتوقف نظام النقل على تكامل شبكات وبعض المعايير الكيفية.

---

<sup>6</sup> - محمود حميدان: اقتصاديات النقل دراسة تمهيدية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2002، ص: 25.



## المطلب الثاني : عموميات حول النقل الحضري

### أولا : مفهوم النقل الحضري

هو خدمة تقوم بالربط بين مختلف نقاط التجمع الحضري، تخص تنقل الافراد والسلع وفقا لخطة تغطي الاحتياجات وتحقق التكامل والانسجام وبشكل وثيق، يهدف إلى إعطاء ديناميكية للحياة في المدينة وضمان التنقلات لكل المستعملين .

– التعريف الاجرائي للنقل الحضري الجماعي :

النقل الحضري الجماعي للمسافرين نشاط للخدمات ينتج منفعة في الزمان والمكان بواسطة شخص طبيعي أو معنوي يضمن التحول الفيزيائي للأشخاص والبضائع في المجال الحضري على متن مركبة معدة لهذا الغرض ولمسافة مقبولة .

وقد نصت المادة رقم 05 من قانون 13/01 المؤرخ في 17 أوت 2001 والمتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه على إعطاء أولوية لهذا النشاط ، و يجب أن تهدف منظومة النقل البري الى إعطاء الأولوية لتطوير النقل الجماعي .

### ثانيا : علاقة النقل بالمجال الحضري

النقل والمجال الحضري " المدينة " عاملان لا يمكن الفصل بينهما لان السكن أو العيش يقتضي أن ينتقل الإنسان يوميا ويكون ذا حركة دائما ويمكن التأكيد في هذا علي أن تطور وسائل النقل والهيكل القاعدية ساهمت ولو بشكل كبير في التوسع العمراني الذي تعرفه كل دول العالم بل خلقت في نفس الوقت مشاكل متعلقة بعملية توزيع المجال بين فضاء المدينة" السكنية , الصناعية , التجارية " هذه العلاقة موجودة بين أنواع المدن والنقل الحضري قد ينتج عنها إشكالية معقدة قد تتسبب هذه الأخيرة في فوضى عارمة في وسط المدينة ويصعب حلها . يمكن اعتبار المدينة والتنقلات اليومية مسألتين ينتج بعضها البعض

وتخضعان لتأثير متبادل فإذا كان التنقل يؤثر في استعمال المجال وتنظيمه وتوجيهه فإن التوسع العمراني للمدينة يحتم اللجوء المكثف لوسائل التنقل سواء الجماعية أو الفردية عامة أو خاصة<sup>7</sup>.

### ثالثاً : التنقلات الحضرية

#### 1- أنواع التنقلات :

ويتطلب التنقل عدة طرق للنقل منها: المشي على الأقدام، الدراجة السيارة والحافلة.

#### أ – المشي على الأقدام :

يعتبر المشي على الأقدام الطريقة الطبيعية للتنقل حيث لا يتطلب أي مساعدة ميكانيكية ، وهو الطريقة الأكثر انتشاراً في المدن خصوصاً لدى فئات معينة وهي : الأطفال ، النساء ، المتقاعدين والأشخاص غير الحاصلين على رخصة سيارته.... . للمشي على الأقدام فعالية اقتصادية تتمثل في انعدام التكلفة ومجانية وفعالية صحية بيئية تتمثل في المحافظة على المحيط بسبب خلوه من الضجيج والتلوث.

#### ب – التنقل بعجلتين ( الدراجات ) :

يتميز هذا النوع من التنقل بمرونة نسبية في الحركة وعدم شغله لمسافة كبيرة وهو أسرع من المشي على الأقدام ويضم الدراجات، والدراجات النارية ذات محرك صغير. كما تساعد على الحد من التلوث و الاختناقات المرورية.

#### ج – التنقل بواسطة المركبات (السيارات ووسائل النقل العام) :

تحتل السيارات مكانة هامة في حياة الأفراد، عرف نمط التنقل بالسيارات الخاصة انتشاراً كبيراً في معظم دول العالم وذلك يرجع أساساً إلى التطور الكبير الذي عرفه قطاع صناعة السيارات، إضافة إلى ارتفاع المستوى المعيشي لكل عائلة، حيث أصبح من الصعب على شبكة الطرق تحمل هذا الكم الهائل.

تمتاز الحافلة عن بقية الوسائل العامة الأخرى بخصائص معينة أدت إلى انتشار استعمالها بين مختلف شرائح المجتمع لعل من أهمها سعة الاستيعاب الكبيرة للأشخاص وانخفاض تكلفة النقل فيها مقارنة

7- خربوش خالد ، قادم الشافعي ، دراسة تحليلية للنقل الجماعي لمدينة المسيلة ، واقع وآفاق ، مذكرة تخرج ، ENATT ، 2002 ص 22 .

بالوسائل الأخرى وتحتل الحافلات مكانة هامة داخل المدينة بسبب ربط مختلف أحياء المدينة ببعضها البعض<sup>8</sup>.

## 2- أسباب التنقلات :

من خلال التوسعات التي تعرفها المدينة نجد أن مراكز النشاطات موزعة في نقاط متباعدة مما يحتم على السكان تنقلات مستمرة تختلف أسبابها وفقا للمناطق المقصودة وتتمثل هذه الأسباب في ما يلي :

### أ - التنقلات الدورية :

هي تنقلات ضرورية ولا بد منها تربط بين مكان العمل ومكان الإقامة هذه التنقلات جلبت أهمية كبيرة في المناطق العمرانية نظرا لكثافتها وانتظامها ، الأمر الذي أدى إلى ضرورة تنظيم النقل داخل المدينة وهذه التنقلات تتمتع بدرجة عالية لأنها تتكرر على نحو منتظم في معظم الأحيان وبشكل يومي.

### ب - التنقلات المهنية :

التنقلات التي تتعلق بمهنة عمل كل الفرد وهذه التنقلات ضرورية طيلة يوم العمل حجم هذه التنقلات ضعيفة بالنسبة لمجمل التنقلات اليومية .

### ج - التنقلات الشخصية:

حيث أننا نجد فيه ثلاثة أنواع :

- التنقل من أجل الشراء : حيث أن الأفراد يقومون بالتنقل لأجل قضاء متطلبات حياتهم اليومية ومعظمها تكون بواسطة المشي على الأقدام و أحيانا يقتضي الى اللجوء الى النقل أو لسيارة خاصة .
- التنقل من أجل أعمال شخصية : كالتنقل إلى مختلف المرافق العمومية ( مركز البريد ، بلدية ، دائرة ، بنك... الخ ) .
- التنقل من أجل الترفيه : كالتنقل الى مختلف المرافق العمومية كانت أو خاصة من أجل النزهة أو الترفيه (المسرح، الحدائق) .

<sup>8</sup> - حكيم بركاني وسليم العايب، دراسة تحليلية لواقع النقل الحضري الجماعي وتنظيمها لمدينة عين مليلة، (مذكرة تخرج ENATT)، 2003 ص 10. (بتصرف)

### 3 – خصائص التنقلات :

أ – مسافة و وقت السير : المتنقلين يوميا من الممكن أن يقطعوا مسافات طويلة فإتساع المدينة هو العامل الأول في اختلاف هذه المسافات ومفهوم المسافة في المدينة لا يحدده وقت المسير وحده . هذا الأخير يزداد مع ازدياد صعوبة حركة السيارات ومن ثم انتظار وسائل النقل الجماعي.

ب - التدفقات وأوقات الذروة : في المدينة التنقلات تعتبر من التنقلات الأساسية ، التنقلات للأغراض الشخصية تخضع لريتم منتظم لأوقات العمل ، المعرفة الدقيقة ضرورية لمعالجة النقل الحضري ومواجهة مشاكله وملائمة للتطور.

### المبحث الثاني : تخطيط النقل الحضري ومشكلاته

#### المطلب الأول: مخطط النقل الحضري

**1 – مفهومه :** هو وسيلة تقنية تهتم بتنظيم وتسيير نظام النقل داخل التجمعات ، هو الخطة المدروسة لضمان وتشجيع المواطنين المقيمين على استعمال النقل الجماعي ( الحافلات ) لتلبية مختلف أنواع التنقلات التي تتنوع من شخص لأخر ومن تجمع سكاني لأخر.

**2 – أهدافه :** يهدف مخطط النقل الحضري حسب المادة 08 من المرسوم التنفيذي رقم 416/04 المؤرخ في 02 ديسمبر 2004 الى :

تحديد الاتصالات المنتظمة عبر الطرقات والسكك الحديدية في النقل الحضري والشبه الحضري و المنشآت الأساسية للنقل .

- تحديد النقل النوعي في الوسط الحضري والشبه الحضري .

- ضبط المخطط التوجيهي للمنشآت الأساسية للنقل لاسيما تلك المرتبطة باستقبال ومعاملة

المسافرين وكذا مشاريع الاستثمار المتصلة بها.

- تحديد الأعمال الواجب القيام بها فيما يخص الاستثمار وضبط مخطط التمويل المتصل به.
- استخدام أمثل لنظام النقل القائم وتسهيل مراقبة نشاطات النقل لضمان ربط النشاطات الاجتماعية والاقتصادية داخل المحيط الحضري<sup>9</sup>.
- التحكم في استعمال وسائل النقل الحضري والوصول إلى مستوى تحمل أعباء الطلب على النقل.
- اتجاه الترابط والانسجام بين المساحات الفارغة بالمدينة وسهول الوصول والتوازن في توزيع الفوائد وإشباع حاجات السكان.
- اقتراح التوسعات في نظام وأنواع ومستويات الخدمة اللازمة في المستقبل وإتباع الطلب المتوقع على النقل.
- تقييم الحياة العمرانية والحضرية والعمل على إيجاد الحلول الهندسية للمشاكل العمرانية مثل الزيادة السكانية والتوسع العمراني بالمدن<sup>10</sup>.

ومن خلال هذه الأهداف تبرز لنا أهمية تخطيط النقل الحضري في المدينة حيث يعتبر تخطيط استعمالات الأرض الحضرية ( المدينة ) جزءاً من التخطيط الشامل على مستوى الاستعمال المعين أو المحدد أو ضمن خطة عامة على مستوى الأحياء أو المدينة ككل.

### 3- منهجية دراسة مخطط النقل الحضري و مراحلها الأساسية

#### أولاً - منهجية دراسة مخطط النقل الحضري :

لوضع مخطط نقل حضري للمناطق العمرانية لهامة تركز عموماً على التنبؤ بالطلب على النقل في المستقبل " أفق محدد " وعليه تحديد المنشآت القادمة والتجهيزات الأكثر توافق مع هذا الطلب ، بمعنى

9 - الجريدة الرسمية ، العدد 83 ، الصادرة ب 22 ديسمبر 2004 ، ص32

10 - قاسم سالم و بن نعيمة الحاج، النقل الحضري في مدينة الجلفة. مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة في تسيير المدن، قسنطينة 2008 ، ص32

وضع مخططين : الأول خاص بالنقل والثاني خاص بحركة المرور في المناطق الحضرية ويكون هذين المخططين في شكل تقرير تقدم للمصالح المعنية<sup>11</sup>.

### ثانياً – المراحل الأساسية :

أ – تشخيص الوضعية : الهدف من إعداد التشخيص حول الوضعية الحالية للنقل الإحاطة بالخصائص الأساسية لمجال الدراسة ، المعطيات الديموقراطية (وتتمثل في عدد السكان ، العمال ، التجهيزات الكبرى . لمعرفة هذه المعطيات بدقة يجب أن يحدد مجال الدراسة وتقييم إلى مناطق) ،

تعداد حركة السير (حساب تدفقات حركة السير الذي سمح بتقسيم أحجام حركة المرور المقدره بوحدة مارة خاصة أو بعدد المتقلبين الذي يقطعون بعض النقاط الأساسية لشبكة الطرق خلال فترات محددة) . بالنسبة للنقل الحضري الجماعي يجب تقييم ( تخطيط المسالك وتحديد نقاط التوقف ،مواقيت فقرات الرحلات ، التكرارات ، سعة المركبات ) ، أما بالنسبة الى النقل الفردي فيتعلق بـ (حظيرة السيارات ، قدرة الطرقات وسعتها، عدد أماكن الوقوف).

ب – التنبؤ بالطلب على النقل على المدى الطويل<sup>12</sup> :

-تحليل ودمج فرضيات التطور للمنظمة العمرانية والتي تحصل عليها من المخطط العمراني الموجه.

-حيازة الفرضيات المتعلقة بحركة السير والتي تستعمل مختلف أنماط النقل بدلالة مستويات.

-استعمال نماذج رياضية لحساب الطلب على النقل ، وهناك نماذج كثيرة الاستعمال.

بعد تقييم الطلب على النقل على المدى الطويل تجري مقارنة على أساس عدة معايير التي تعتبر في واقع الأمر انعكاس لوجهات نظر صادرة عن مختلف المصالح القائمين بنظام النقل من ضمن المعايير والمؤشرات نذكر :

11 - حكيم بركاني، سليم العايب، مرجع سابق، ص 20 .

12 - حلیم شیوخ ، صابر بوغرييس ، دراسة سوسيو اقتصادية لحركة حافلات نقل الحضري وتنظيمها – دراسة حالة الخط) وسط المدينة – 1200 مسكن ، مذكرة تخرج ENATT ، 1999 ، ص 11

-تكاليف الاستثمار

-عوائق إنجاز المشاريع

-الخدمات المقدمة للمتقنين ربح الوقت الانتظام، الراحة والأمن

-التأثير على التهيئة العمراني والأضرار المختلفة .

وحسب هذه المعايير يتم اقتناء المشاريع ، ويتم إعداد مخطط النقل الحضري باعتماد على دراسة عامة تتضمن المراحل الآتية ( تحديد محيط الدراسة ،تحديد أفاق الدراسة ، تحليل الوضعية الحالية ، خلاصة النتائج ، استخدام نماذج توقيعات الحركة) . لتخطيط حركة السير التنقل داخل المدن ( مخطط النقل ، مخطط حركة المرور ) نعتمد أساس على الكيفيات والطرق المنهجية السالفة الذكر .

## المطلب الثاني : مشكلات النقل الحضري

### أولاً: مشكلات النقل الحضري

من أهم مشكلات النقل الحضري نذكر منها :

- 1 - حدوث الاختناقات المرورية: التي تؤدي إلى تدهور في معايير مستوى الخدمة على الشبكة الطرق وتتمثل أشكال تدهور مستوى الخدمة ( حدوث تأخيرات في أزمنة رحلات الركاب ،ارتفاع في تكاليف تشغيل كافة وسائل النقل الركاب ، شعور مستخدمي الطريق بالتعب والضيق والتوتر ، صعوبة حركة المشاة سواء باتجاه الطريق أو عند عبوره) . وبالتالي يعتبر اختناق المرور من أكثر المشاكل للنقل انتشارا في التجمعات الحضرية الكبيرة والمتوسطة والذي ينجم عن النمو المتزايد لوسائل النقل وخاصة السيارات.
- 2 - مشكلات حوادث المرور : من أهم الحوادث المرور في الوسط الحضري ( الزيادة السكانية المرتفعة والنمو لاقتصادي ، قصور في التخطيط السليم لاستخدامات الأراضي والتطور العمراني ، انخفاض معدل استخدام وسائل النقل الجماعي ووسائل النقل غير الآلية مثل استخدام الدراجة والسير على الأقدام ، زيادة معدلات مرور مركبات النقل الثقيل) .

3 – التأثير على البيئة : تتميز المجتمعات الحضرية التي يسكنها مئات آلاف الأفراد بوجود أعداد كبيرة ومتزايدة من وسائط النقل ذات المحركات التي تنفث الدخان المليء بالمركبات الكيميائية الضارة والتي تؤذي الأجساد والأرواح وتتسبب في حوادث ووفيات كثيرة<sup>13</sup> .

### ثانيا : الحلول الممكنة لمشكلات النقل الحضري

يمكن للنقل الجماعي عبر الممرات الخاصة أن يساهم بقدر كبير في حل العديد من المشاكل النقل الحضري من خلال ( المزايا البيئية ، مزايا السلامة المرورية ، المزايا الحضرية ) .

أصبح تخطيط المدن اليوم يأخذ بعين الاعتبار وسياسات النقل الجماعي ذلك لأن إنجاز محاور للنقل الجماعي ( سواء عبر الممرات خاصة أو دونها ) كثيرا ما يشكل فرضا لإنشاء العديد من المشاريع الاقتصادية والتجارية ومشاريع التهيئة العمرانية لاسيما حول محطات النقل محددة الوسائل وبذلك يساهم النقل الجماعي في التنمية الحضرية والانتشار والمكانة.

و توجد حلول أخرى نذكر منها :

- إجراء وتحديث دراسات تخطيط النقل المعنية بالتنبؤ بالتدفقات المرورية المستقبلية والعمل على تطوير المقترحات اللازمة لاستيفاء التدفقات<sup>14</sup> .

<sup>13</sup> - شاكور بلخضر ، مشروع القطار الحضري لمدينة باتنة- دراسة استشرافية ،مذكرة ماجستير ، 2011 ، ص 39

<sup>14</sup> - حليم شيوخ وبوغريس صابر ، مرجع سابق ص 17



- يعد التوسع في البنية الأساسية لشبكة الطرق أكثر الإستراتيجيات المتبعة وذلك للحد من مشاكل المرور خاصة مشكلة الاختناقات ويتم ذلك عن طريق إضافة محاور جديدة أو توسعة المحاور الموجودة وذلك لتوفير السعة المناسبة لاستيعاب التدفقات المرورية والتي تتمثل في مجملها الطلب على النقل.

- الحرص على تطبيق أنظمة وقوانين السير من قبل شرطة المرور المسؤولة على حسن سر حركة النقل عبر مختلف الخطوط وهذا الأمر يتعلق بالسائقين الذين يجب أن يلتزموا بهذه الأنظمة ومنهم المشاة الذين يطبقون الأنظمة من حيث السير على الرصيف والعبر من المعابر المحددة من هذا لا يتم بدون التوعية وجدية وحزم في مطابقة أي من هذه الأطراف عند خرق القوانين .

## خلاصة الفصل الأول :

من خلال الفصل الأول من هذه الدراسة تم التطرق إلى أهم المفاهيم والقضايا ذات الصلة بموضوع النقل بشكل عام كأهمية النقل ومكانته في الاقتصاد الوطني خصائصه، وقد تم التركيز على حركة الأفراد ودور النقل في توفير حلقة الوصل بين البيت \_ مقر العمل \_ المدرسة....الخ فضلا عن رحلات التواصل الاجتماعي بين الناس والتسوق التنزه وأسباب أخرى كثيرة توجب النقل، علاوة على ذلك تم التطرق إلى تخطيط النقل الحضري ودراسة الخطة لضمان وتشجيع المواطنين المقيمين على استخدام النقل الجماعي ( الحافلات) لتلبية مختلف أنواع التنقلات التي تتنوع من شخص لآخر ومن تجمع سكاني لآخر مع إبراز أهم المشاكل التي تواجه النقل الحضري كنقص المرافق و اختناق المرور وحوادث السير و التلوث البيئي المتزايد باستمرار و إبراز أهم الحلول الممكنة للقضاء أو التخفيف من حدة هذه المشاكل.

## الفصل الثاني : التعريف بمنطقة الدراسة

### تمهيد:

سنخصص هذا الفصل للتعريف بمنطقة الدراسة (مدينة تبسة)، من خلال التطرق للجوانب الطبيعية والسوسيو اقتصادية التي لها علاقة بموضوعنا، بالإضافة إلى دراسة الإطار المبنى وغير المبنى في المدينة، وسنعمد في ذلك على الجداول والخرائط والأشكال البيانية، وأيضاً الصور الفوتوغرافية.

### المبحث الأول : التعريف بالمدينة المطلب الأول : أصل التسمية والموقع

#### أولاً: أصل التسمية

تبسة مشتق من اسمها القديم "تيفيست" وهو اسم نوميدي أو بربري قديم يبتدى وينتهي بحرف التاء ، وقد اطلق عليها الرومان تيفاست Théveste اسمها باللاتينية "تيفستيس" ، و يرجح حسب الترجمة اللوبية القديمة بأنها تعني اللبوة -أنثى الأسد -ولما دخلها [الإغريق](#) شبهوها بمدينة [تيسس الفرعونية](#) لكثرة خيراتها والمعروفة اليوم [بطابة](#) وبعد دخول [الرومان](#) سموها [تيفست](#) لسهولة نطقها ومع [الفتح الإسلامي](#) تم تعريبها فأصبحت تبسة .

#### ثانياً : موقع المدينة<sup>15</sup>

##### 1- جغرافيا :

تقع مدينة تبسة في الشرق الجزائري وهي واحدة من مدن الهضاب العليا الشرقية ، موقعها متماس للحدود التونسية التي تبعد عنها بحوالي 39كلم، و عن العاصمة التونسية بـ326 كلم ، مما جعلها تحتل موقعا استراتيجيا مهما، تمر بها عدة طرق وطنية كالطريق الوطني رقم 10 الذي يصل مدينة قسنطينة بمدينة تبسة مرورا الى الجمهورية التونسية، إضافة الى وجود خطين للسكك الحديدية الأول الذي يمر بالمدينة متجها الى مدينة عنابة ليربطها بمنجم العنق للفوسفات بمنطقة بئر العائر، و الثاني الذي يبدأ من

<sup>15</sup> علي حجلة، دكتوراه "التهينة الحضرية و التنمية المستدامة في مدينة تبسة"، 2016، ص 40

المدينة مرورا بالكويف الى الجمهورية التونسية و يوجد بالجهة الشمالية للمدينة مطار للخطوط الداخلية علما أنه كان سابقا مطارا دوليا.

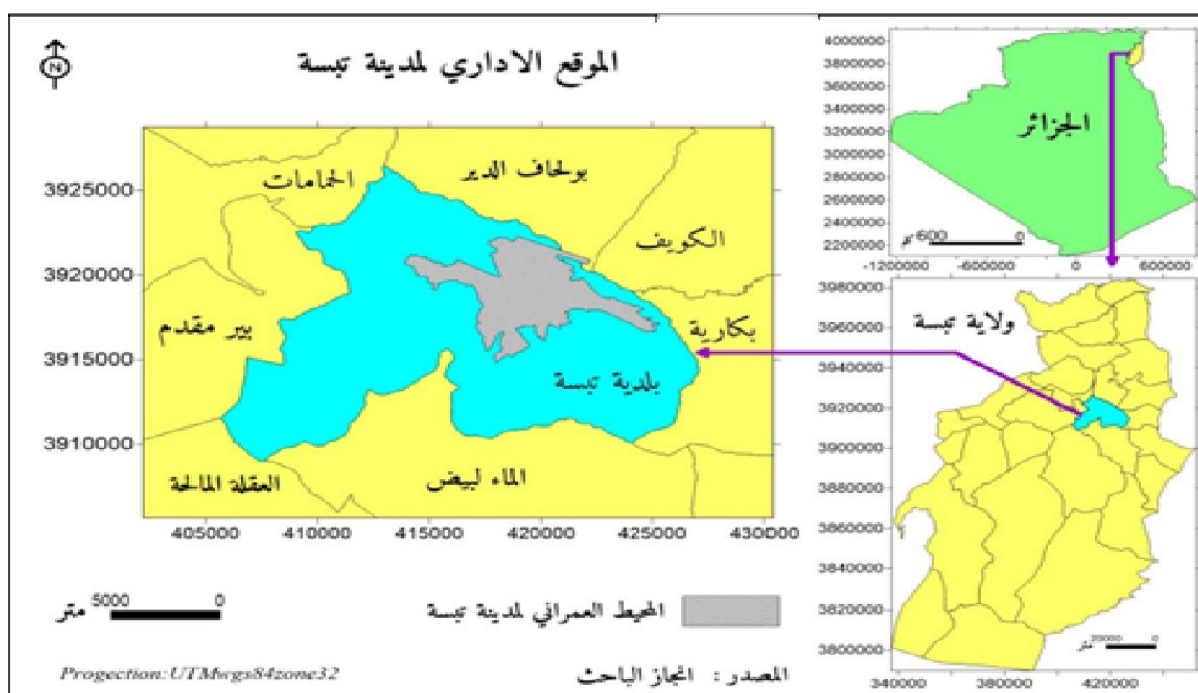
## 2- إداريا :

تعتبر مدينة تبسة مقرا لولاية حدودية منذ التقسيم الإداري لسنة 1974 وفي الوقت نفسه مقر دائرة تضم بلدية واحدة ، بلدية تبسة تقع في الجزء الشمالي الشرقي لولاية تبسة تبلغ مساحتها 184 كلم<sup>2</sup> تحدها من الشمال بلدية بولحاف الدير، و من الشمال الشرقي بلدية الكويف، ومن الشمال الغربي بلدية الحمامات ، ومن الجنوب بلدية الماء الأبيض ، وشرقا بلدية بكارية ، غربا بلدية بئر مقدم.

## 3- فلكيا :

تقع مدينة تبسة على الخط الطول 8.11 درجة شرقا، وخط العرض 35.4 درجة شمالا. ان هذا الموقع يدل على أن المدينة تقع بالمنطقة المعتدلة الحارة (المتوسطة) التي تميزها القارية .

الخريطة رقم 01 : الموقع الإداري لمدينة تبسة



المصدر: علي حجلة، دكتوراه "التهيئة الحضرية و التنمية المستدامة في مدينة تبسة"، 2016، ص40

المطلب الثاني : الدراسة الطبيعية لمدينة تبسة

أولا : المناخ

ان العوامل المناخية لها تأثير كبير و واضح على جودة خدمة النقل الحضري و بالتالي الظروف المناخية السائدة في المدينة خاصة في فصل الشتاء فهي غالبا ما تعرقل حركة السير و أحيانا تشله تماما، و هذا ما يؤثر سلبا على نوعية الخدمة مما يؤدي الى استياء الأشخاص بسبب تعطل نشاطاتهم و أعمالهم من جهة و التأخر من جهة أخرى ، لهذا يتم في الكثير من الدول تجهيز شبكة الطرق بما يتلاءم مع الظروف المناخية التي تتميز بها المدينة .

### 1- التساقط و الحرارة<sup>16</sup>:

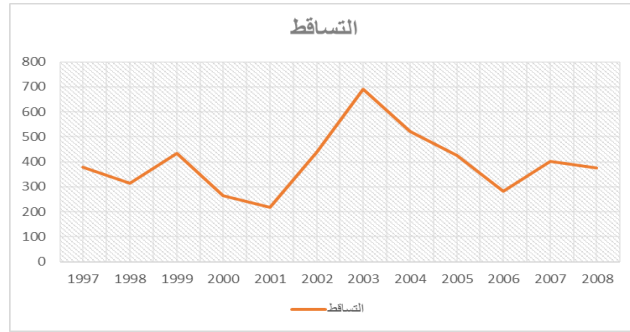
الجدول رقم 01 : تطورات معدلات الحرارة و التساقط(1997-2008) بمدينة تبسة

السنة	الحرارة	التساقط
1997	16.41	377.9
1998	15.93	314.56
1999	17.15	432.2
2000	16.46	263.5
2001	17.25	217.5
2002	16.57	438.8
2003	16.54	691.3
2004	16.42	520.7
2005	16.04	424.4
2006	16.64	282.3
2007	16.25	400.5
2008	16.34	376.2

من خلال المعطيات الموجودة في الجدول نلاحظ أن :  
اعتمادا على معطيات الرصد الجوي للمدينة فان معدلات الحرارة و التساقط في تذبذب ملحوظ حيث أن أكبر معدل الحرارة ما بين (1997-2008) في مدينة تبسة كان في سنة 2001 بمعدل 17.25 °م، أما أقل معدل الحرارة فسجل في سنة 2005 بمعدل 16.04 °م ، أما معدلات التساقط في المدينة سجل أكبر معدل للتساقط في سنة 2002 بمعدل 438.8 ملم ، أما أقل معدل فسجل في سنة 2001 بمعدل 217.5 ملم .

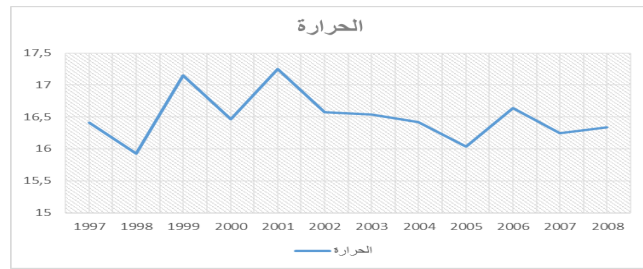
الشكل رقم 01: تطور معدل التساقط (2008-1997) بمدينة تبسة

<sup>16</sup> علي حجلة، دكتوراه "التهيئة الحضرية و التنمية المستدامة في مدينة تبسة"، 2016، ص 41



المصدر: علي حجلة، دكتوراه "التهيئة الحضرية و التنمية المستدامة في مدينة تبسة"، 2016، ص 41

### الشكل رقم 02: تطور معدل الحرارة (1997-2008) بمدينة تبسة



المصدر: علي حجلة، دكتوراه "التهيئة الحضرية و التنمية المستدامة في مدينة تبسة"، 2016، ص 41

### الجدول رقم 02: معدلات تشكل الجليد في السنة لمدينة تبسة

الشهر	جانفي	فيفري	مارس	أفريل	نوفمبر	ديسمبر
عدد أيام تشكل الجليد	9.3	6.3	3.2	1.5	3.2	7.3

المصدر : معطيات محطات الرصد الجوي تبسة (1997-2008)

من خلال الجدول رقم 02 نلاحظ ان الجليد يتشكل من نهاية فصل الخريف الى منتصف فصل الربيع حيث أن شهر جانفي يحضى بأكثر عدد من أيام تشكل الجليد في المتوسط و قلما يتشكل الجليد في شهر أفريل .

### 2- الرياح<sup>17</sup>:

<sup>17</sup>علي حجلة، دكتوراه "التهيئة الحضرية و التنمية المستدامة في مدينة تبسة"، 2016، ص 43

### الجدول رقم 03: ترددات الرياح في مدينة تبسة

اتجاه الرياح	شمالية	شمالية شرقية	جنوبية شرقية	جنوبية	جنوبية غربية	غربية	شمالية غربية
محطة تبسة %	4	5	7	12	7	15	34

المصدر: محطة الرصد الجوي + معالجة الطلبة

تتعرض المدينة الى رياح شمالية غربية وتمثل % 34 أساسا ثم تأتي بعدها الرياح الجنوبية الغربية % 06 و الغربية % 05 ودرجة أقل الجنوبية الشرقية وبقية الاتجاهات ، أما رياح السيروكو فتهب خلال المرحلة جويلية وأوث .الموقع الجغرافي الذي تحتله ولاية تبسة بين التل والصحراء وارتفاعها 900م عن مستوى سطح البحر يجعلنا نميز نوعان مناخيان هما:

- **مناخ متوسطي** ويسود الولاية من شهر سبتمبر إلى شهر ماي يتميز بتساقط الأمطار والبرودة كما تغطي الثلوج قمم الجبال خلال هذه الفترة.
- **مناخ صحراوي** يسود الولاية من شهر ماي إلى شهر أوت يتميز بالجفاف وهبوب رياح جنوبية حادة تعرف بالسيريكو.

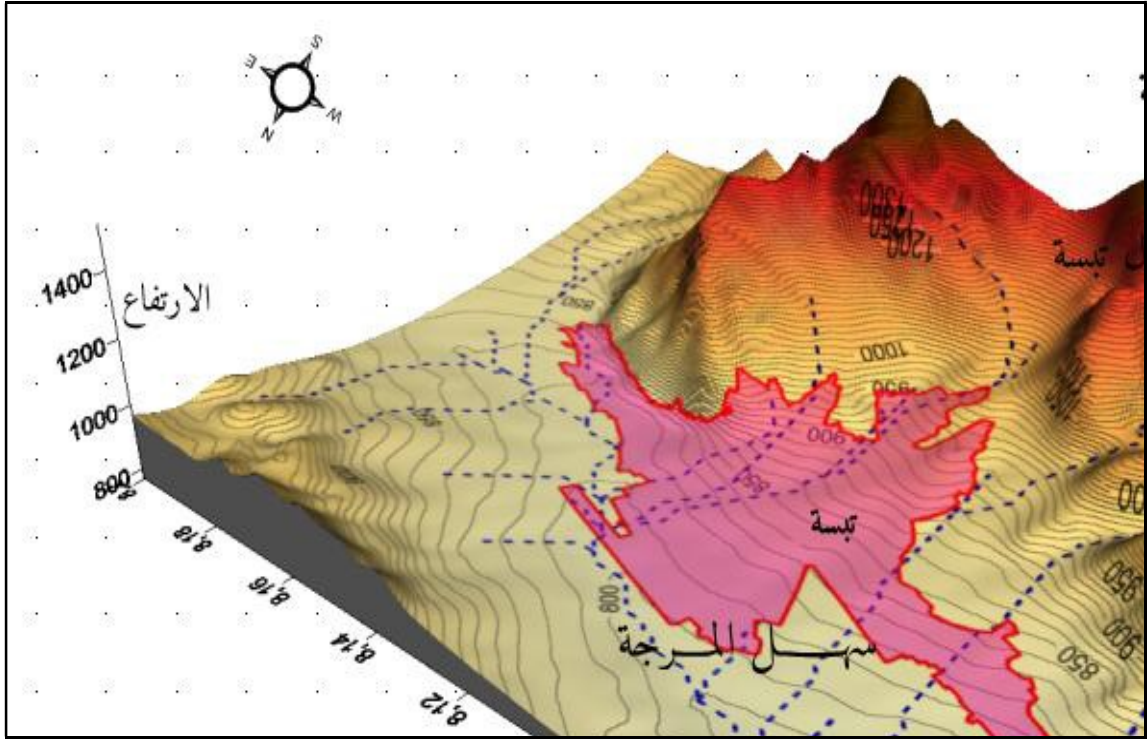
### ثانيا : الدراسة الطبوغرافية لمدينة تبسة 18

يتميز موضع مدينة تبسة بالانبساط النسبي لتواجهه بالحوض التجميعي تبسة التابع لحوض وادي ملاغ الذي يمثل جزء من الحوض التجميعي لوادي مجردة (أنظر الشكل رقم 03).

يتوضع الجزء الأكبر من المدينة في سهل المرجة الممتد من شرق الى غرب المدينة و المحدود بالطريق الوطني رقم 10 من جهة الجنوبية متوسط ارتفاع هذا السهل حوالي 800 م عن سطح البحر .

### الشكل رقم03: طبوغرافية مدينة تبسة

18 علي حجلة، دكتوراه "التهيئة الحضرية و التنمية المستدامة في مدينة تبسة"، 2016، ص 64



المصدر: علي حجلة، دكتوراه "التهيئة الحضرية و التنمية المستدامة في مدينة تيسة"، 2006، ص 64

المبحث الثاني : الدراسة السوسيو اقتصادية لمدينة تيسة

المطلب الأول : الدراسة السكانية

أولا : النمو السكاني<sup>19</sup>

عرفت مدينة تيسة ارتفاعا كبيرا في النمو الديمغرافي نتيجة عدة أسباب منها الزيادة الطبيعية والهجرة ولا بد من دراسة هذه الظاهرة من اجل معرفة حجم ومعدلات التنقل بإضافة الى نوع و مقصد المتنقلين داخل المدينة.

الجدول رقم 04 : تطور عدد السكان في مدينة تيسة (1870 - 2008)

السنة	1870	1954	1966	1977	1987	1998	2008

<sup>19</sup> علي حجلة، دكتوراه "التهيئة الحضرية و التنمية المستدامة في مدينة تيسة"، 2016، ص 110

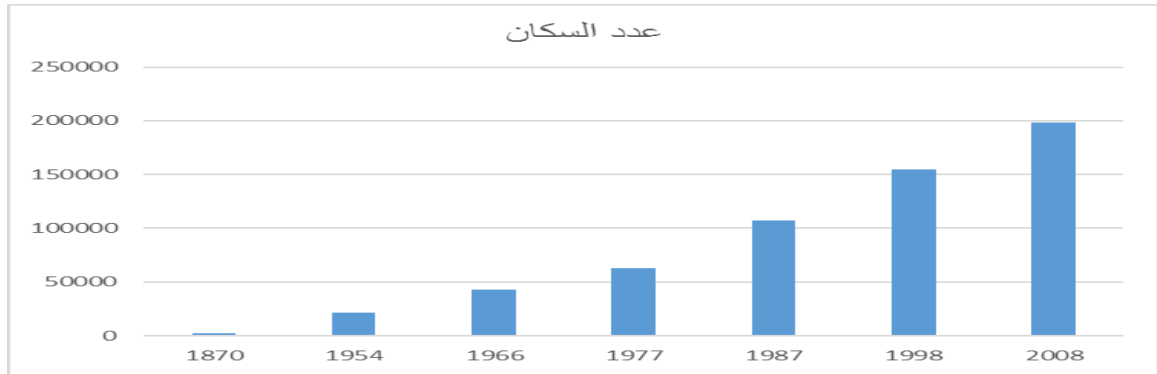


198281	154335	107559	62639	42642	21482	2370	عدد السكان
2.84	3.34	5.55	3.56	7.9	2.66		معدل النمو السنوي

المصدر: علي حجلة، دكتوراه "التهيئة الحضرية و التنمية المستدامة في مدينة تبسة"، 2016، ص110

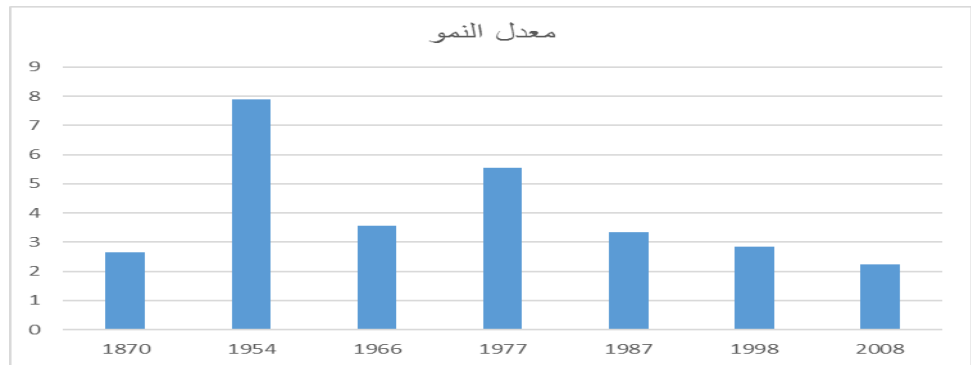
من خلال الجدول السابق، فإنه في المرحلة 1870-1954 شهدت المدينة معدل النمو يقارب 2.66 % وهي تعتبر من أقل نسب النمو التي شهدتها المدينة وذلك ناتج عن الاستعمار و الفترة الاستعمارية في البلاد ككل ، أما أكبر نسبة فهي في المرحلة 1954-1966 ، حيث بلغ معدل النمو 7.9 % .

#### الشكل رقم 04: تطور عدد السكان لمدينة تبسة (1870-2008)



المصدر: علي حجلة، دكتوراه "التهيئة الحضرية و التنمية المستدامة في مدينة تبسة"، 2016، ص110

#### الشكل رقم 05: تطور معدل النمو لمدينة تبسة (1870-2008)



المصدر: علي حجلة، دكتوراه "التهيئة الحضرية و التنمية المستدامة في مدينة تبسة"، 2016، ص110

ثانياً: التركيب العمري للسكان<sup>20</sup>

الجدول رقم 05: التركيب العمري لسكان مدينة تبسة 2014

الفئات العمرية	الذكور	الاناث	المجموع
4-0	11134	11156	22291
9-5	10322	10343	20665
14-10	12410	12345	24845

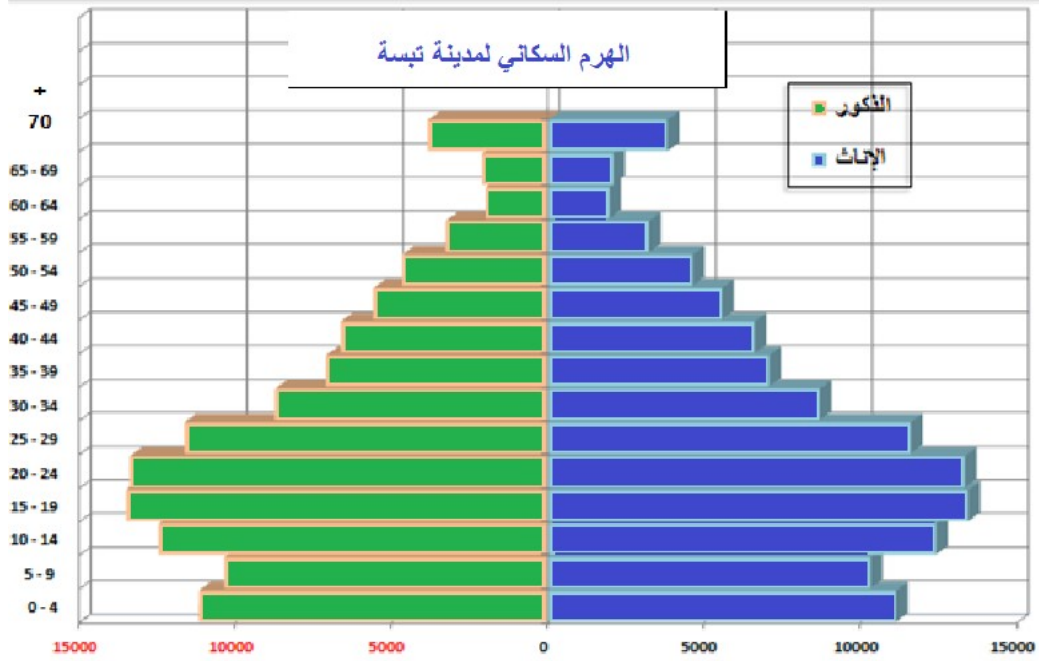
<sup>20</sup> علي حجلة، دكتوراه "التهيئة الحضرية و التنمية المستدامة في مدينة تبسة"، 2016، ص 120

26935	13481	13454	19-15
26702	13364	13338	24-20
23220	11621	11598	29-25
17415	8716	8699	34-30
14164	7089	7075	39-35
13235	6624	6611	44-40
11145	5578	5567	49-45
9288	4649	4639	54-50
6501	3254	3247	59-55
3947	1975	1972	64-60
4181	2093	2088	69-65
7662	3835	3827	70 +
232196	116214	115982	المجموع

المصدر: علي حجلة، دكتوراه "التهيئة الحضرية و التنمية المستدامة في مدينة تبسة"، 2016، ص120

من خلال جدول التركيب العمري للسكان نلاحظ أن الفئة العمرية ما بين 10 الى 34 سنة مرتفعة بعدد 118847 نسمة (ذكور + اناث) حيث تمثل نصف السكان، أما الفئة العمرية التي أقل من 10 سنوات عددها 42956 نسمة (ذكور + اناث) حيث تمثل تقريبا 20% من عدد السكان، أما الفئة العمرية ما بين 35 الى 60 سنة فعددها 54333 نسمة (ذكور + اناث) حيث تمثل تقريبا 24% من عدد السكان ، أما الفئة الذين تفوق أعمارهم 70 سنة فعددهم 7662 نسمة ( ذكور + اناث) حيث تمثل تقريبا 6% من عدد السكان<sup>1</sup>.

الشكل رقم 06: الهرم السكاني لمدينة تبسة 2014

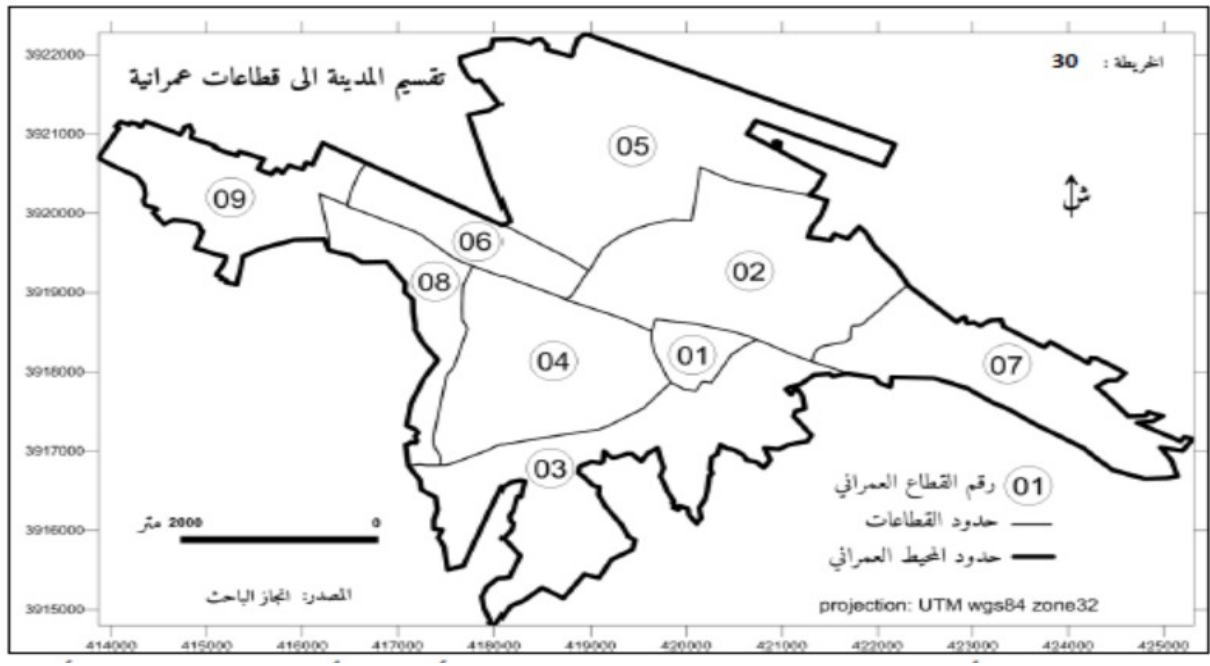


المصدر: علي حجلة، دكتوراه "التهيئة الحضرية و التنمية المستدامة في مدينة تبسة"، 2016، ص120

### ثالثاً: الكثافة السكانية في المدينة.

سنعتمد في ذلك على تقسيم المدينة إلى قطاعات عمرانية<sup>21</sup> ، والمبين في الخريطة الموالية

الخريطة رقم 02 : تقسيم مدينة تبسة الى قطاعات عمرانية .



<sup>21</sup> - التقسيم منجز من طرف علي حجلة، مرجع سابق، ص 116.

بالنسبة للكثافة السكانية يمكن القول انها تعكس ما ذكرناه فيما يتعلق بتوزيع الأحجام السكانية و الى حد كبير، اذ يلاحظ أن أعلى قيمة تسجل بالقطاع العمراني 02 بحوالي 169.14ن/هـ، و أقل قيمة بالقطاع 06 الخالي من السكان ، بينما تقدر المتوسط بحوالي 69.24ن/هـ و بناء عليه نجد الفئات التالية :

الفئة الأولى: تفوق المعدل بأكثر من الضعف وتتراوح بين 169.14 و 146.3 ن/هـ و تشمل القطاعين 2، 3 يوجد بها نسيج عمراني كثيف يعد الأقدم منه نوعه بصرف النظر عن مركز التاريخي معظمه بناء فردي .

الفئة الثانية: هي الأخرى ذات قيمة تفوق المعدل تنحصر بين 89.13 و 82.13ن/هـ و تضم القطاعين 01، 02 .

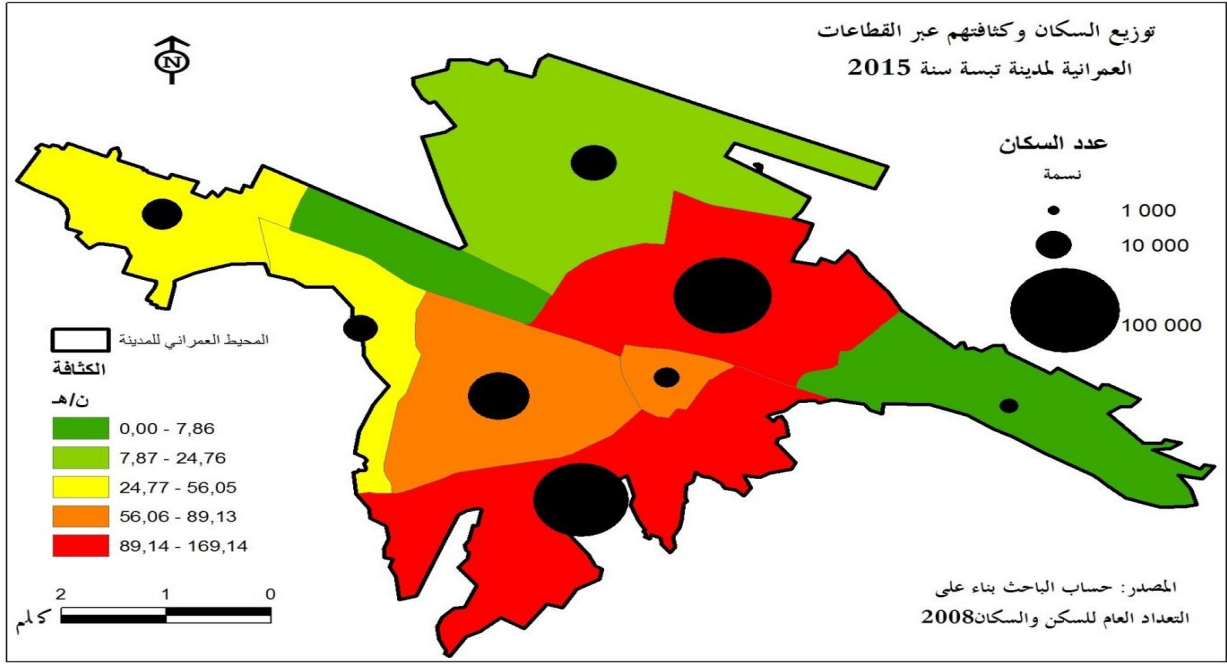
الفئة الثالثة: بكثافات تتراوح ما بين 47 و 56 نسمة/هـ و ينتمي لهذه الفئة القطاعين العمرانيين 08، 09 .

الفئة الرابعة: تضم القطاع العمراني 05 و يفسر انخفاض الكثافة به لوجود مساحة شاسعة تابعة لارتفاقات مطار الشيخ العربي التبسي، تقدر الكثافة به حوالي 24.76ن/هـ.

الفئة الخامسة : نسجل بها أضعف الكثافات بصرف النظر عن القطاع 06 (المنطقة الصناعية) تتمثل هذه الفئة خصوصا في القطاع العمراني رقم 07 بـ 7.86 ن/هـ و يأتي ذلك باعتبار هذا القطاع منطقة للنشاطات و التخزين.<sup>22</sup>

**الخريطة رقم 03: توزيع السكان وكثافتهم عبر القطاعات العمرانية لمدينة تبسة سنة 2014**

<sup>22</sup> علي حجلة، دكتوراه "التهيئة الحضرية و التنمية المستدامة في مدينة تبسة"، 2016، ص116



المصدر: علي حجلة، دكتوراه "التهيئة الحضرية و التنمية المستدامة في مدينة تبسة"، جامعة قسنطينة، 2006، ص 119 .

## المطلب الثاني: الدراسة الاقتصادية لمدينة تبسة

### أولاً: توزيع السكان حسب النشاط الاقتصادي للمدينة<sup>23</sup>

إن توزيع السكان حسب النشاط الاقتصادي يحظى بأهمية كبيرة، في الدراسة الاقتصادية لأي مجتمع، كما يعطينا نظرة شاملة حول خصوصيات المجتمع والقطاع الاقتصادي السائد الذي تتمركز به القوة العاملة

### الجدول رقم 06: توزيع نسب الشغل في القطاعات العمرانية 2014

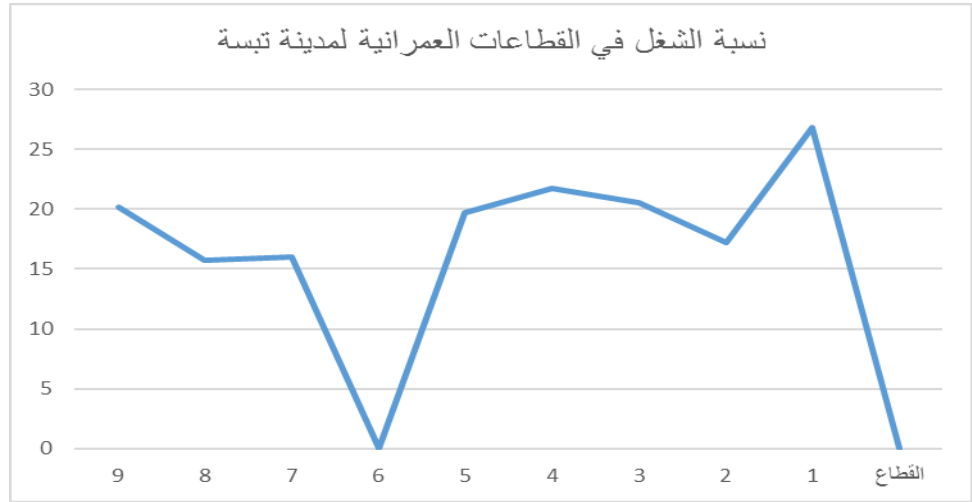
القطاع	01	02	03	04	05	06	07	08	09
نسبة الشغل %	26.81	17.2	20.54	21.79	19.7	0	16	15.75	20.13

المصدر: علي حجلة، دكتوراه "التهيئة الحضرية و التنمية المستدامة في مدينة تبسة"، جامعة قسنطينة، 2006، ص 121 .

من خلال معطيات الجدول السابق نلاحظ أن القطاع الأكثر في نسبة الشغل هو القطاع 01 بنسبة 26.81% تليه القطاع العمراني رقم 04 بنسبة 21.79% ، أما القطاع العمراني رقم 06 ففيه أقل نسبة الشغل .

### الشكل رقم 07 : نسبة الشغل في القطاعات العمرانية لمدينة تبسة 2014

<sup>23</sup> علي حجلة، دكتوراه "التهيئة الحضرية و التنمية المستدامة في مدينة تبسة"، 2016، ص 119



المصدر: علي حجلة، دكتوراه "التهيئة الحضرية و التنمية المستدامة في مدينة تبسة"، جامعة قسنطينة، 2006، ص 121 .

### ثانيا: تصنيف السكان في المدينة<sup>24</sup> التعليم الابتدائي :

من خلال المعطيات المتحصل عليها من عدد التلاميذ في الطور الابتدائي لمدينة تبسة يقدر بـ 24604 موزعة على كل القطاعات العمرانية ما عدى القطاع العمراني رقم 06 الذي توجد فيه المنطقة الصناعية كما يبين لنا الجدول التالي:

### الجدول رقم 07 : عدد التلاميذ الابتدائية في القطاعات العمرانية لمدينة تبسة 2014

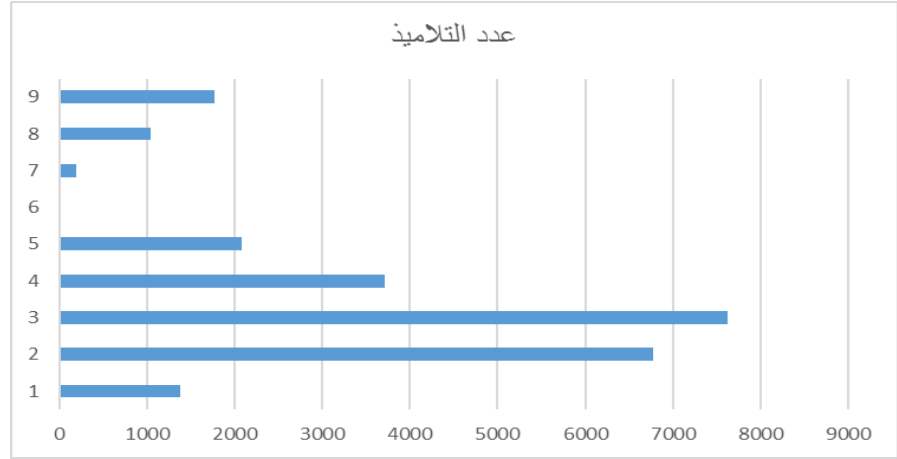
القطاع	01	02	03	04	05	06	07	08	09
عدد التلاميذ	1386	6779	7627	3718	2088	00	196	1042	1768

المصدر : علي حجلة، دكتوراه "التهيئة الحضرية و التنمية المستدامة في مدينة تبسة" جامعة قسنطينة، 2016، ص 199

### الشكل رقم 08: عدد التلاميذ الابتدائية في القطاعات العمرانية لمدينة تبسة 2014

<sup>24</sup> علي حجلة، دكتوراه "التهيئة الحضرية و التنمية المستدامة في مدينة تبسة" جامعة قسنطينة، 2016، ص 121





المصدر : علي حجلة، دكتوراه "التهيئة الحضرية و التنمية المستدامة في مدينة تبسة" جامعة قسنطينة، 2016، ص199 + معالجة معطيات

### 1- التعليم المتوسط :

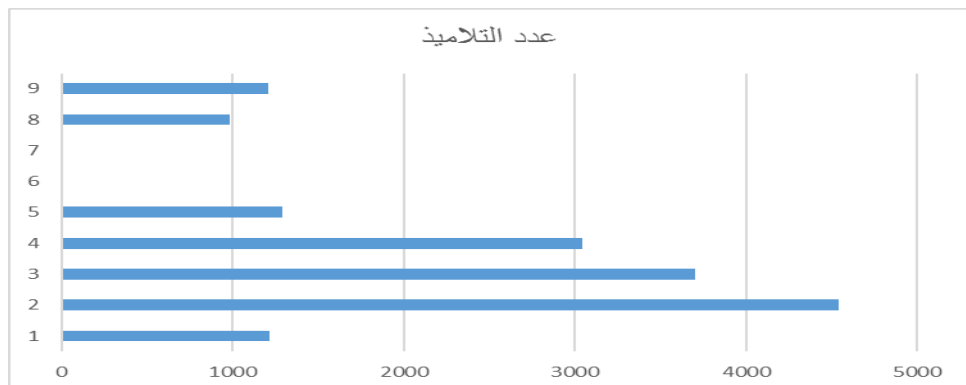
من خلال المعطيات المتحصل عليها من عدد التلاميذ في الطور المتوسط لمدينة تبسة و الذي يقدر بـ 15980 تلميذ موزعة على كل القطاعات العمرانية ما عدى القطاع العمراني رقم 06 الذي توجد فيه المنطقة الصناعية و القطاع العمراني 07 الذي لا توجد فيه متوسطة كما يبين لنا الجدول التالي:

### الجدول رقم 08 : عدد التلاميذ المتوسطة في القطاعات العمرانية لمدينة تبسة 2014

القطاع	01	02	03	04	05	06	07	08	09
عدد التلاميذ	1216	4538	3701	3046	1289	00	00	982	1208

المصدر : علي حجلة، دكتوراه "التهيئة الحضرية و التنمية المستدامة في مدينة تبسة" جامعة قسنطينة، 2016، ص199

### الشكل رقم 09 : عدد التلاميذ المتوسطة في القطاعات العمرانية لمدينة تبسة 2014



المصدر: علي حجلة، دكتوراه "التهيئة الحضرية و التنمية المستدامة في مدينة تبسة" جامعة قسنطينة، 2016، ص199

## 2- التعليم الثانوي :

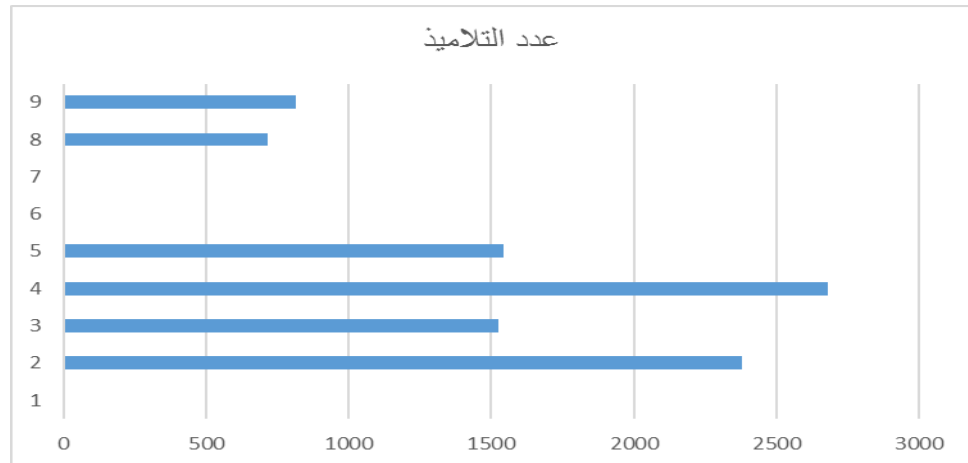
من خلال المعطيات المتحصل عليها من عدد التلاميذ في الطور الثانوي لمدينة تبسة و الذي يقدر بـ 19324 تلميذ موزعة على كل القطاعات العمرانية ما عدى القطاع العمراني رقم 06 الذي توجد فيه المنطقة الصناعية و القطاعين العمرانيين 01 و 07 الذي لا توجد فيه ثانوية كما يبين لنا الجدول:

### الجدول رقم 09 : عدد التلاميذ الثانوية في القطاعات العمرانية لمدينة تبسة 2014

القطاع	01	02	03	04	05	06	07	08	09
عدد التلاميذ	-----	2378	1526	2679	1545	-----	-----	717	817

المصدر : علي حجلة، دكتوراه "التهيئة الحضرية و التنمية المستدامة في مدينة تبسة" جامعة قسنطينة، 2016، ص199

### الشكل رقم 10: عدد التلاميذ الثانوية في القطاعات العمرانية لمدينة تبسة 2014



المصدر : علي حجلة، دكتوراه "التهيئة الحضرية و التنمية المستدامة في مدينة تبسة" جامعة قسنطينة، 2016، ص199

### المستوى الجامعي :

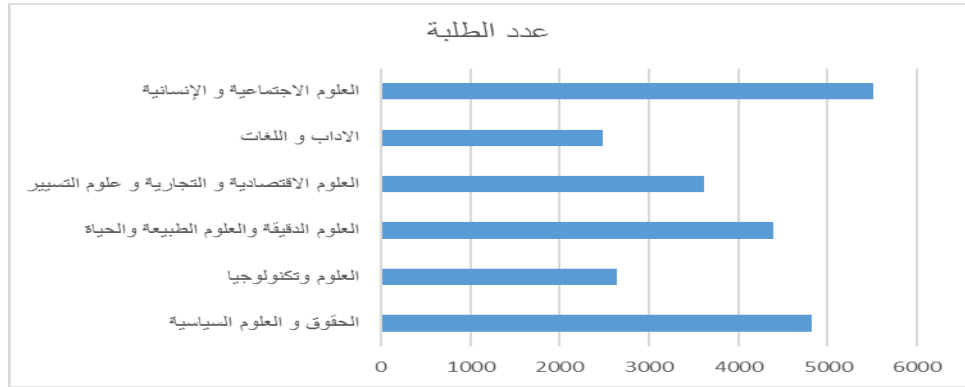
نظرا لعدم توفر المعطيات لعدد الطلبة الجامعيين في مدينة تبسة ( الذين يقيمون في مدينة تبسة ) اضطررنا الى وضع و استعمال معطيات عدد الطلبة ككل الذين يدرسون في الجامعة في كل الكليات كما يبينه الجدول التالي :

### الجدول رقم 10 : عدد الطلبة في كليات الجامعة 2014

الكليات	الحقوق و العلوم السياسية	العلوم و تكنولوجيا	العلوم الدقيقة و علوم الطبيعة و الحياة	العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير	الآداب و اللغات	العلوم الاجتماعية و الانسانية
عدد الطلبة	4821	2638	4395	3619	2481	5508

المصدر : علي حجلة، دكتوراه "التهيئة الحضرية و التنمية المستدامة في مدينة تبسة" جامعة قسنطينة، 2016، ص210

### الشكل رقم 11: عدد الطلبة في كليات الجامعة 2014



المصدر : علي حجلة، دكتوراه "التهيئة الحضرية و التنمية المستدامة في مدينة تبسة" جامعة قسنطينة، 2016، ص210

### 3- المشتغلين ( العمال ) :

1-5- السكان في سن العمل : هم السكان الذين تتراوح أعمارهم بين 15 و 64 سنة ، وقد بلغ عددهم سنة 2013 ما مقداره 54053 نسمة ، ليشكلوا بذلك 25% من سكان المدينة .

- القوة العاملة : تضم جميع المشتغلين فعلا و الباحثين عن العمل حيث بلغ عددهم 48648 نسمة سنة 2013 .

- القوة الغير العاملة : هم الأفراد القادرين على العمل وغير الراغبين فيه مثل : الطلبة ، ربات البيوت .... حيث قدر عددهم 5405 نسمة سنة 2013 ، أي 10% من اجمالي السكان في سن العمل .

2-5- المشتغلون فعلا : حيث قدر ب 43783 عاملا سنة 2013 في مختلف القطاعات الاقتصادية بنسبة 90 % .

3-5- البطالون : وهم الباحثون عن العمل لكنهم لم يجدوه و الذين بلغ عددهم 6864 نسمة سنة 2013 م ، أي ما يعادل 10% من القوى العاملة .

4-5- السكان الخارجون عن العمل : حيث يمثل الفئات التالية (0-16) و كبار السن (+65 سنة) و قدر ب 164321 نسمة أي بنسبة 75% من اجمالي سكان المدينة .

### المبحث الثالث : الدراسة العمرانية و الهياكل الموجودة في مدينة تبسة

#### المطلب الأول : الدراسة العمرانية<sup>25</sup>

#### أولا :مراحل التوسع العمراني في مدينة تبسة

مرحلة ما قبل 1846 : كانت بداية حلقات التطور العمراني النواة الاستعمارية ممثلة في ثيفاست العهد الروماني محاطة بالسور البيزنطي ثم الأحياء العربية الاسلامية بدروب ضيقة، كما عرفت هذه المرحلة انشاء أولى المرافق اضافة الى المسجد التركي العتيق فعمران المدينة المميز لهذه المرحلة يرجع الى الرومان والبيزنطيين ثم العرب المسلمين والأتراك بلغت مساحة المدينة أنداك 8,9 هـ .

<sup>25</sup> علي حجلة، دكتوراه "التهيئة الحضرية و التنمية المستدامة في مدينة تبسة" جامعة قسنطينة، 2016، ص104

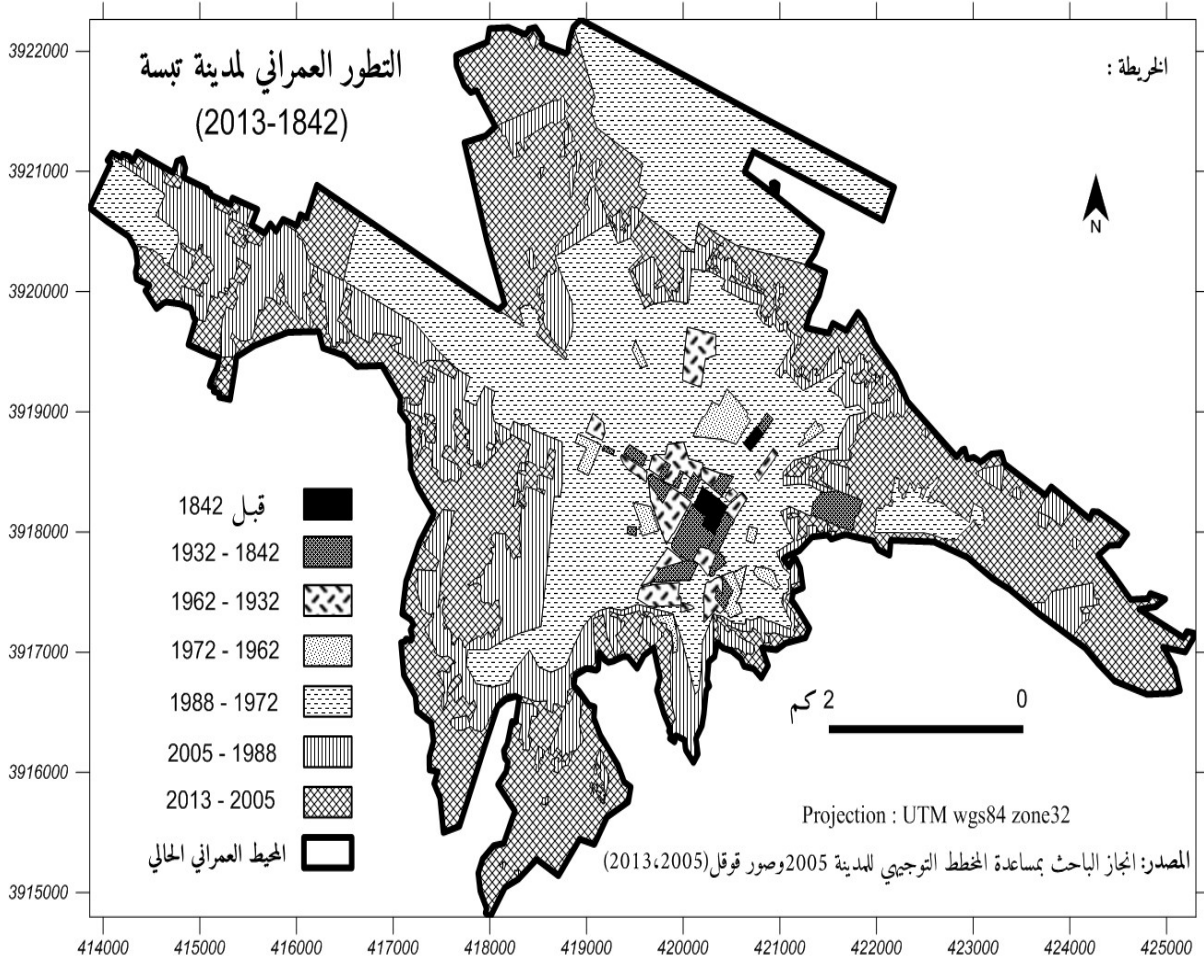
**المرحلة الثانية (1846-1932):** وبسقوط المدينة تحت الاحتلال اتخذ النسيج الاستعماري الفرنسي هندسة شطرنجية مع انشاء التكنة العسكرية داخل السور البيزنطي الى الناحية الجنوبية سنة 1852 ، الحي العسكري و الكنيسة ، ، المستشفى ، خط السكة الحديدية ، الحدائق العمومية ، والبلدية واستبدل الفرنسيون بعض المباني العربية بأخرى استعمارية . بلغ المحيط العمراني 53,35 هـ وبهدف التحكم في توسع عمران المدينة وتنظيمه اصدرت سلطات المستعمر مخطط لتهيئة المدينة سنة 1931 م .

**المرحلة الثالثة (1932-1962):** اتجه العمران في هذه المرحلة على محورين شرق - غرب وشمال - جنوب وفق توجيهات مخطط التهيئة لسنة 1931 م متخذاً شكلاً منظماً و ذلك بتكثيف البناء ليشغل الفراغات المتواجدة ضمن فضاءات المرحلة السابقة الفارغة ،بلغت مساحة المحيط العمراني مع نهاية المرحلة حوالي 126,05 هكتار أي بزيادة 136% في ظرف 35 سنة.

**المرحلة الرابعة (1962-1988):** شهد النسيج العمراني تكثيف تدريجي مع تغير أنواع الوحدات السكنية و تركيز نشاطات القطاع الثالث وتوسع المدينة نحو الشمال والشرق والغرب بمحاذاة الطرق الوطنية 10، 16، 82 ، والولائي 08 ، أعقب ذلك توسع للمدينة نحو الجنوب والجنوب الشرقي من المدينة القديمة (أحياء عشوائية كما هو الحال في حي الجرف و حي الميزاب) في وضع متدهور عكس ذلك شمالاً وغرباً أحياء في اطار مخططات التهيئة PUD ، PDAU والبناء الذاتي ، هذا النسيج الممتد حول النواة ترك مناطق شاغرة واستغلال متقطع للمجال الحضري.

**المرحلة الخامسة (1988-2013):** في مراحل متقدمة شمل التوسع المجالات المحيطة بالطريق الوطني 05 بالمنطقة الصناعية ، ZHUN3 ، وأحياء السكن الجماعي وحول الطريق الوطني ( 06 المطار والتجزئات السكنية ) وأخيراً تفاقم التوسع العمراني نحو الشمال والغرب ( أحياء فاطمة الزهراء ، 385 مسكن و 034 مسكن ) وهذا تحت تأثير العوائق الطبوغرافية جنوباً ، وبالنظر إلى موضع المدينة يتجلى لنا أن هذا التوسع كان على حساب أراضي مستوية فلاحية وذات تركيب طيني مارني معرض للفيضانات والانزلاقات.

**الخريطة رقم 04: التطور العمراني لمدينة تبسة**



المصدر: علي حجلة، دكتوراه "التهيئة الحضرية و التنمية المستدامة في مدينة تبسة"، جامعة قسنطينة، 2006، ص 108 .

### ثانيا: اتجاه توسع مدينة تبسة

و فيما يخص اتجاه التوسع فان المدينة تعرف اتجاهات توسع متعددة نحو الشمال و الشرق و الغرب و خاصة بمحاذاة الطرق الوطنية 10، 82، 16 وفي الطرق الولائية 08، حيث هذا الاستغلال ترك مناطق شاغرة و متقطعة للمجال الحضري للمدينة .

## الصورة رقم 01: اتجاهات توسع المدينة تبسة



المصدر : معالجة الطلبة+2019 google earth

وكلما عرفت المدينة توسعاً، كلما لزم ذلك توفير شبكة نقل (الهيكل و الوسائل و الخطوط) تتناسب مع وظيفة المنطقة و تلبي حاجات سكانها و قد مر التطور العمراني لمدينة تبسة .

### المطلب الثاني :الاطار المبني و غير المبني لمدينة تبسة

#### أولاً: الاطار المبني

#### 1- السكن:

من خلال المعطيات المتحصل عليها من مديرية البرمجة ومتابعة الميزانية ( DPSB ) لسنة 2010 م ، فإنه قد تم تجميع أحياء ومناطق المدينة في 11 قطاع، وذلك بالاعتماد على المعايير التالية:

- المحاور و الطرق المهيكلة للمجال الحضري.
- الشكل العمراني و مرفولوجية البناء.
- الفترات التاريخية التي يعود لها العمران السائد، و بين هذا الجدول أهم الأحياء المكونة للقطاعات العمرانية .

وقد بلغ العدد الإجمالي للمساكن في المدينة 38.271 مسكن، وهي موزعة عبر القطاعات السابقة كما هو مبين في الجدول الموالي.

#### الجدول رقم 11:القطاعات العمرانية بمدينة تبسة 2010

القطاع	أهم الأحياء المكونة له	مساحة القطاع	عدد المساكن
--------	------------------------	--------------	-------------

	(هـ)		
1665	60	حي الفوبر، حي تيفاست ، حي الزهور	01
10840	300	حي لارموط ، حي الكنيسة، حي المرجة، حي ذراع الامام	02
5215	251	حي الجرف، حي الزاوية، حي بوحبة، حي لاکومين، حي الزيتون	03
3611	176	حي سوناطبية، حي سكانسكا، حي 200 سكن، حي 414 سكن، كوبيماد	04
2723	473	حي المطار، حي طريق عنابة، حي فاطمة الزهراء	05
33	289	المنطقة الصناعية	06
276	201	حي البساتين	07
3814	250	حي الوئام1 و 2، حي 600 سكن	08
1875	668	حي علي مهني، الجيريدون،	09
5918	145	حي طريق بكارية	10
2301	336	حي رفانة1 و 2	11
38271	3149	المجموع	

المصدر: مديرية التخطيط ومتابعة الميزانية، عام 2010+ حسابات للطلبة

## 2- دراسة التجهيزات 26

26 مديرية البرمجة ومتابعة الميزانية لولاية تبسة 2015



تعتبر التجهيزات وبمختلف أنواعها القلب النابض لأي مدينة، ومدينة تبسة على غرار المدن الجزائرية تتمتع بتجهيزات متنوعة صحية ، تعليمية ، دينية ، إدارية ، تجارية وكل هذه التجهيزات تؤثر و تتأثر بالنقل الحضري الذي يشكل همزة الوصل بين المناطق المختلفة للمدينة و التجهيزات .

## 1- التجهيزات الصحية :

تتوزع الهياكل الصحية في مدينة تبسة كما يلي :

- 1-1- **المستشفيات المتخصصة :** تتوفر مدينة تبسة على مستشفى متخصص " مستشفى متخصص للأمو الطفل ( خالد بن عبد العزيز)" ويتواجد في القطاع العمراني 01 ذو طاقة استيعاب 140 سرير .
- 1-2- **المؤسسات العمومية الاستشفائية :** وتضم مستشفى "عالية صالح" يتواجد بالقطاع العمراني 04 ذو طاقة استيعاب 123 سرير ويضم عدة مصالح وهي : الاستعجالات الطبية ذو استيعاب 85 سرير ، عيادة جراحة الأسنان .
- 1-3- **مؤسسات عمومية للصحة الجوارية :** و تمثل في العيادات متعددة الخدمات و قاعات علاج و وحدات الفحص المدرسي .

أ - **العيادات المتعددة الخدمات :** ومنها :

- العيادة متعددة الخدمات سكانسكا : توجد في القطاع العمراني 08 .
- العيادة متعددة الخدمات بشير منتوري : توجد في القطاع العمراني 02.
- العيادة متعددة الخدمات لارموط
- العيادة متعددة الخدمات حي فاطمة الزهراء
- العيادة متعددة الخدمات 04 مارس
- العيادة متعددة الخدمات 600 مسكن
- العيادة متعددة الخدمات حي الشيخ العربي التبسي

ب - **قاعات العلاج :**

- قاعتان علاج في كل من حي الزاوية وحي المدارس القطاع رقم 03.
- قاعة علاج في حي الزيتون

- قاعة علاج بحى الشيخ العربى التبسى
- قاعات علاج فى كل من حى ذراع الامام و طريق الكوىف فى القطاع العمرانى 02.
- قاعة علاج طريق بكارية بالقطاع 07.
- قاعة علاج جبل الجرف القطاع العمرانى 03.
- قاعات علاج حى 01 نوفمبر ، حى 600 مسكن ، جبل الأنوال فى القطاع العمرانى 09.

#### ج - وحدات الفحص الطبى المدرسى :

- عىساوى عمار فى القطاع العمرانى 04.
- حملة رشيد بالقطاع العمرانى 02.
- العقيد محمد الشريف القطاع العمرانى 03.
- وحدتان للفحص المدرسى بكل من المؤسساتى التعلیمىتىن بدرى عبد الحفیظ بالقطاع العمرانى 03 و شنىخر عىسى بالقطاع العمرانى 05.

#### د - مصلحة الأمراض المتنقلة و الطب الوقائى .

#### هـ - المركز الوسىط لمعالجة مدمنى المخدرات .

#### 2- التجهيزات التعلیمیة :

تعتبر التجهيزات التعلیمیة من أهم التجهيزات الواجب توفیرها فى المدینة، والجدول الموالى یبىن توزع هذه التجهيزات عبر القطاعات العمرانىة فى المدینة.

الجدول رقم 12 : التجهيزات التعلیمیة لمدینة تبسة

التجهیز	العدد	القطاع العمرانى
---------	-------	-----------------

09 - 08 - 07 - 05 - 04 - 03 - 02 - 01	74	ابتدائية
09 - 08 - 05 - 04 - 03 - 02 - 01	28	إكماليه
08 - 09 - 05 - 04 - 03 - 02	11	ثانوية
09	1	جامعة

المصدر : مديرية البرمجة ومتابعة الميزانية 2015 + معالجة الطلبة

### 3- التجهيزات الإدارية :

تتمركز أغلبها بقلب المدينة، ولذلك فهي تمثل عنصر جذب على مستوى المحيط الحضري للمدينة لتلبية مختلف الخدمات مما يشكل حركية كبيرة على مستوى المحاور المتواجدة بها، والجدول الموالي يبين هذه التجهيزات.

#### الجدول رقم 13 : التجهيزات الإدارية في مدينة تبسة

العدد	التجهيز	العدد	التجهيز
1	الجمارك	1	مقر الولاية
2	محطة النقل	1	مقر الدائرة
1	مديرية التربية	3	مقر البلدية
1	مديرية الفلاحة	1	الحماية المدنية
2	مرفق عسكري	1	مديرية التخطيط
6	البريد و المواصلات	1	مديرية الري
1	صندوق التوفير و الاحتياط	1	مديرية الأشغال العمومية
1	المحكمة	1	مديرية الصحة
1	مسح الأراضي	3	الفنادق
1	الوكالة العقارية	5	بنوك

1	المحافظة العقارية	10	مكاتب الدراسات
1	ديوان الترقية و التسيير العقاري	27	الأمن
1	الخزينة	2	الدرك الوطني
1	الضمان الاجتماعي	1	مفتشية العمل
1	مديرية النقل	3	الأسواق
1	الصندوق الوطني للنقاع	1	السجل التجاري
3	دار الشباب	1	مديرية سونلغاز
1	دار الثقافة	1	مديرية البناء و التعمير
1	مركز الاعلام و تنشيط الشباب	1	مديرية السكن و التجهيز

المصدر : مديرية البرمجة ومتابعة الميزانية 2015 + معالجة الطلبة

#### 4- التجهيزات الدينية و الثقافية :

مدينة تبسة تضم تجهيزات دينية وثقافية متنوعة منها المساجد والزوايا القرآنية والسينما، كما هو موضح في الجدول الآتي.

الجدول رقم 14 : التجهيزات الدينية و الثقافية .

العدد	التجهيز
33	مسجد
12	زاوية قرآنية
15	مدرسة قرآنية
01	متحف
01	سينما

01	مركز ثقافي
01	دار الشباب
01	مركز اعلام و تنشيط الشباب

المصدر: مديرية البرمجة ومتابعة الميزانية 2015 + معالجة الطلبة

## ثانيا: الهياكل والمنشآت القاعدية.

### 1- الهياكل القاعدية :

#### 1-1- شبكة الطرق :

تلعب شبكة الطرق وظيفة حساسة في ديناميكية النظام الحضري وحتى على مرفولوجية النسيج العمراني و تطوره وهي بالتالي تنعكس حتى على مستوى النمو الاقتصادي والاجتماعي .

يبلغ طولها حوالي 564.9 كلم بالنسبة للطرق الوطنية و 418.4 كلم طرق ولانية و 16253 طرق بلدية وتتكون من:

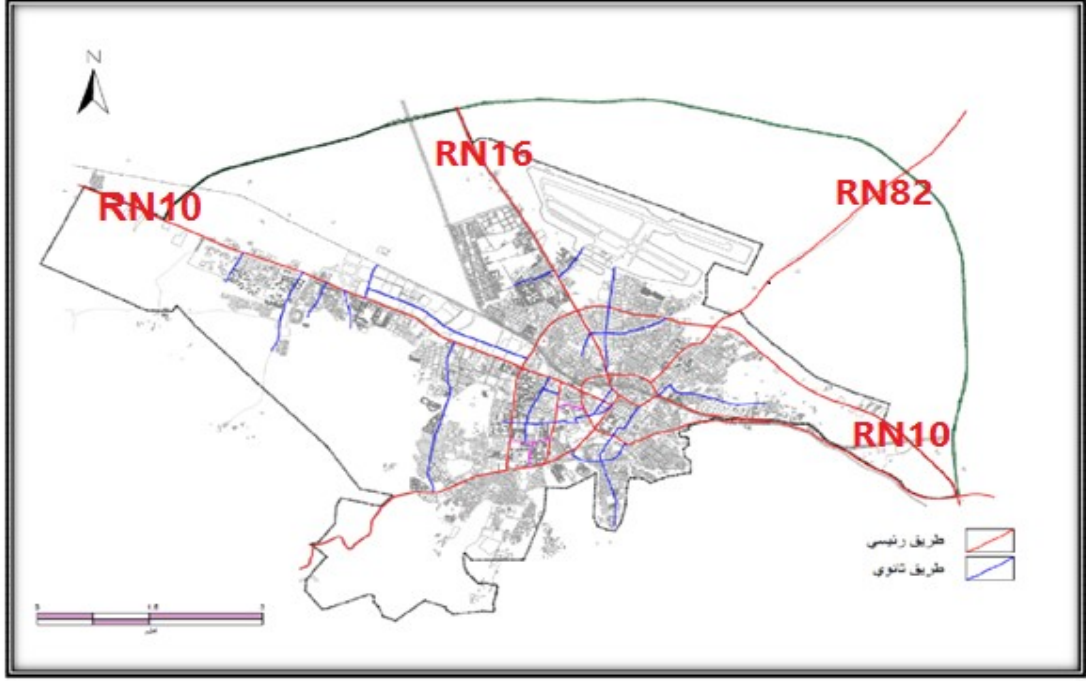
#### 1-1-1 الطرق الوطنية :

تمثل مدينة تبسة عقدة تلتقي فيها مجموعة من الطرق الوطنية منها الطريق الوطني رقم 10 الذي يربطها بقسنطينة و يمتد الى المدينة نحو بلدية بوشبكة الحدودية ، أما الطريق الوطني رقم 16 الذي يربطها بمدينة عنابة و يمتد الى مدينة الوادي عابرا المدينة ، و الطريق الوطني 82 الذي يصلها شمالا بمدينة الونزة ، وبذلك فان المدينة تتمتع بشبكة كبيرة وكثيفة من الطرق الوطنية .

#### 1-1-2 الطرق الولائية :

تحتوي مدينة تبسة على طريق ولائي واحد فقط وهو الطرق الولائي رقم 08 الذي يربط المدينة ببلدية الماء الأبيض جنوبا. وبالتالي فان الشوارع الرئيسية للمدينة مهيكلة بناءا على شبكة الطرق الرئيسية سابقة الذكر.

الخريطة رقم 05: الطرق الرئيسية و الثانوية في مدينة تبسة .



المصدر: المخطط التوجيهي لتهيئة والتعمير 2015

## 1-2- الأرصفة :

عموما حسب ملاحظتنا الميدانية لأرصفة المدينة فإنه يمكن تسجيل النقاط التالية:

### الصورة رقم 02: رصيف غير مهيب



المصدر: التقاط الطلبة أبريل 2019

-نلاحظ أولا غياب الأرصفة في بعض الشوارع ورداءتها في شوارع أخرى.

-ميزة الأرصفة في مدينة تبسة أنها عريضة لكن استعمالها لعرض السلع التجارية ولوضع كراسي وطاولات المقاهي يجعلها ضيقة.

-على مستوى الشوارع الكبيرة الحالة الفيزيائية للأرصفة جيدة و في بعض الأحيان تكون سيئة .

## 1-3- أماكن الوقوف والتوقف:

تعاني مدينة تبسة كثيرا من مشاكل الوقوف فقد أدى التوقف الفوضوي والوقوف في الأماكن الممنوعة إلى عرقلة حركة المرور خاصة في وسط المدينة، كما أن المدينة فيها مواقف محروسة حيث أن الوقوف أو التوقف يتم على جنبي الطريق أو في أماكن ليست مهياة لذلك، ويمكن تلخيصها

في الجدول التالي:

الجدول رقم 15: أماكن الأكثر عدد الوقوف و التوقف المتواجدة بمدينة تبسة .

الشارع	عدد أماكن الوقوف
شارع واد هلال	03
شارع الأمير عبد القادر	04
شارع بلقاسم يوسف	05
شارع عشي خليل	04

المصدر: مديرية النقل لولاية تبسة 2015+ معالجة الطلبة 2019

ومن الأسباب التي أدت إلى تآزم وضعية الوقوف في المدينة :

الصورة رقم 03: التوقف العشوائي في وسط المدينة



-نقص العلامات الأرضية المحددة لأماكن الوقوف على جانبي الطريق.

-تعتمد الوقوف في الأماكن الممنوعة.

-عدم وضوح القوانين الخاصة بأماكن الوقوف خاصة على الطرقات.

-الوقوف الفوضوي والمعيق قرب مفترقات الطرق والمدارس

والمحاور الرئيسية.

-نقص وجود المواقع المهيأة و المواقع المحروسة. المصدر: التقاط الطلبة أفريل 2019

-عدم تطبيق القوانين و تسليط العقوبات على المخالفين.

خلاصة الفصل :

ان تطور شبكة الطرق وزيادة الطلب على النقل الحضري يتناسب مع زيادة التوسع الحضري المبرمج أو الفوضوي الذي يساهم في تحسين الوضع الاقتصادي والاجتماعي أو أن تكون ذا تأثير مباشر على تنقلات اليومية التي تعاني من مشاكل الازدحام و التوقف الفوضوي.

من خلال هذا الفصل توصلنا إلى نتائج عديدة، نجملها في الآتي:

- التطور الكبير في عدد السكان في مدينة تبسة .
- التنوع الكبير في عدد التجهيزات الموجودة في المدينة.
- الحالة الجيدة لمعظم الطرق خصوصا الرئيسية.
- التوقف العشوائي للسيارات خصوصا على مستوى الطرق الرئيسية ومفترقات الطرق.
- عدم اداء الأرصفة لوظيفتها الاساسية.



### الفصل الثالث : خدمة النقل الحضري الجماعي في مدينة تبسة

تمهيد :

ستناول في هذا الفصل تقييم خدمة النقل الحضري الجماعي في المدينة، بغية الوقوف على واقع نوعية وجودة هذه الخدمة، وتحديد الايجابيات والسلبيات للنقل الحضري الجماعي وعلى واقع وظروف تنقل الأفراد في الوسط الحضري، من أجل الخروج بجملة من الاقتراحات من شأنها المساهمة في تحسين الخدمة في المدينة، وقد اعتمدنا في ذلك على الدراسة الميدانية التي تمت بتوزيع استمارات للتحقيق الميداني.

المبحث الأول : الخصائص العامة لشبكة النقل الحضري الجماعي لمدينة تبسة

المطلب الأول : شبكة الطرق

أولا :التصنيف حسب العامل الإداري

- 1- الطرق الوطنية : تمر بمدينة تبسة 3 طرق وطنية وهي :
- الطريق الوطني رقم 10: الرابط بين مدينة تبسة و قسنطينة ، يعتبر المدخل الغربي للمدينة ، يصنف من الطرق الحضرية عند دخول للمدينة ، تسجل به أكبر حركة مرورية 4536 مركبة /سا ، بسبب تواجد عدة تجهيزات به السبب الذي أدى الى توافد كبير له من طرف المواطنين .
- الصورة رقم 04: الطريق الوطني رقم 10.



- الطريق الوطني رقم 16: الرابط بين مدينتين عنابة و الوادي مرورا بمدينة تبسة ، وهو مصنف من الطرق الحضرية عند دخوله للمدينة ، و يمتاز بحركة أقل مقارنة بالطريق الوطني رقم 10 حيث تسجل به 4177 مركبة /سا . المصدر: التقاط الطلبة أفريل 2019
  - الطريق الوطني رقم 82 : يربط المدينة تبسة بمدينة الكويف متجها نحو الحدود الجزائرية التونسية ، يشهد حركة متوسطة ترتفع بحلول الصيف لتصل الى 3026 مركبة /سا.
- 2- الطرق الولائية : الطريق الولائي رقم 08 الذي يربط المدينة ببلدية الشريعة و بئر مقدم .<sup>1</sup>

1 مخطط النقل لولاية تبسة 2015.

ثانيا :التصنيف حسب الأهمية<sup>1</sup>

من خلال مخطط تصنيف الطرق حسب الأهمية ، وباعتبارها تحتل موقع مركزي في الولاية فهي نقطة ربط ما بين الشمال و الجنوب مما أثر على شكل و امتداد شبكة الطرق و التي تتوزع على النحو التالي :

#### 1- المحاور الرئيسية :

الهدف من دراسة المحاور الرئيسية هو التعرف على الشبكة المرورية في المدينة و التي لها أهمية كبيرة في النشاط المروري العام .ويمكن أن نلخص أهم هذه المحاور في الجدول التالي:

1-1- الطرق الأولية : تضم هذه الطرق التجهيزات الخدمائية مثل شارع الأمير عبد القادر و شارع واد هلال ، والعديد من النشاطات التجارية مثل شارع عشي خليل كما يوضح الجدول التالي :

#### الجدول رقم 16 : المحاور الرئيسية بمدينة تبسة

المحور	الحركة الميكانيكية	حركة المشاة	طول الطريق (كلم)	عرض الطريق (م)	الحالة الفيزيائية
شارع واد هلال (مقر الولاية – ملتقى الطرق "النسر")	كثيفة	كثيفة	0.7	10	جيدة
شارع العقيد محمد الشريف (ملتقى الطرق "النسر" – ملتقى الطرق الجمارك)	كثيفة	كثيفة	1.1	12	جيدة
شارع الأمير عبد القادر ( طريق قسنطينة )	كثيفة	كثيفة	1.8	10	متوسطة الى جيدة
شارع بلعربي صغيرة(ملتقى الطرق الجمارك – محطة بن حدة)	متوسطة	قليلة	0.9	09	متوسطة

متوسطة الى سيئة	( 8 -7.5 )	1.2	كثيفة	كثيفة	شارع عوايطية الطاهر) ملتقى الطرق حي لارموط - مرورا بباب كاراكلا)
متوسطة الى جيدة	( 13-10)	2.1	متوسطة	كثيفة	شارع عشي خليل ( طريق عنابة - ملتقى الطرق الكويف )
جيدة	( 15 -10)	1.3	متوسطة	كثيفة	شارع بلقاسم يوسف (مستشفى عالية صالح )

المصدر : مديرية النقل لولاية تبسة 2015 + معالجة الطلبة 2019

نلاحظ من خلال الجدول رقم 14 أن المحاور الرئيسية للمدينة في حالة فيزيائية جيدة أو متوسطة في بعض الأحيان تكون سيئة ، منها ما يشهد حركة مرور كثيفة كشارع الأمير عبد القادر وبعضها يشهد حركة مرور متوسطة كشارع بلعربي صغيرة ، كما يلاحظ أن كل الطرق يتراوح عرضها بين ( 7.5 - 15 ) م و هذا قد يساعد على سهولة الحركة.  
الصورة رقم 05: مفترق سينما المغرب تبسة



المصدر : التقاط الطلبة أفريل 2019

الصورة رقم 06: مفترق النسر لمدينة تبسة



المصدر: التقاط الطلبة أفريل 2019

1-2- الطرق الثانوية : وتتمثل في الطرقات التي تربط الأحياء انطلاقاً من الطرقات الأولية وتشمل الطرق التي يوضحها الجدول التالي :

**الجدول رقم 17: الطرق الثانوية في مدينة تبسة**

اسم الطريق	الاتجاه
صياد توفيق	حي البساتين
العربي التبسي	حي الزاوية
عفيف علي	حي الزاوية
الاثار	حي الزاوية
رزق الله	حي الزاوية
سكانسكا	حي الجرف
جبل الجرف	حي الجرف
باب كركلا	مركز المدينة
دعبوش حسين	حي الزاوية
بلعربي صغيرة	حي الزاوية
جمال لخضر	حي البساتين
العقيد محمد الشريف	مركز المدينة

المصدر: مديرية النقل لولاية تبسة 2015

3-1- الطرق الثالثة : نجدها تتوزع في جميع أحياء المدينة و توجد بنسب كبيرة في وسط المدينة باعتبارها المنطقة الأقدم عمرانياً .

المطلب الثاني : تصنيف الطرق حسب حركة المرور<sup>1</sup>

أولاً : حركة المرور ما بين 2000 الى 4000 مركبة في ساعة

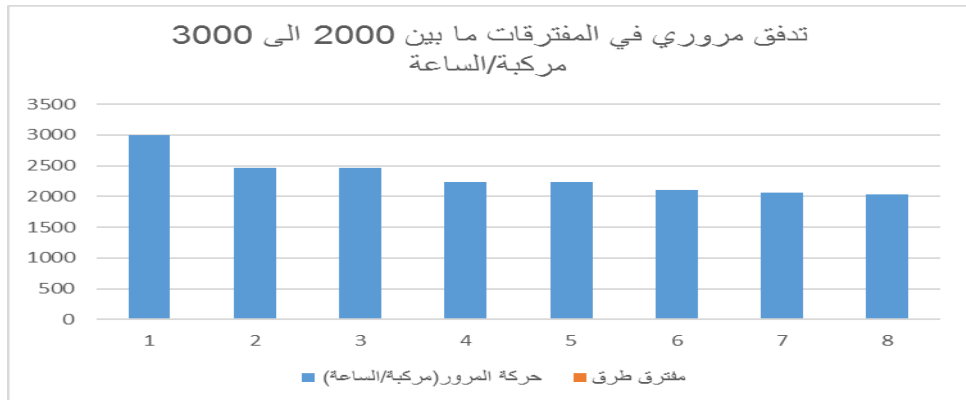
1- حركة مرور بين 2000 و 3000 مركبة في الساعة : تسجل في 09 مفترقات ذات تدفق مروري متوسط و المتمثلة في :

الجدول رقم18: تدفق المروري في المفترقات ما بين 2000 الى 3000 مركبة في الساعة

مفترق الطرق :	حركة المرور ( مركبة /الساعة)
شارع هواري بومدين	2996
مفترق حديقة لابريش/ شارع عبو لكرم	2469
مفترق مقر الولاية	2471
مفترق سونلغاز	2241
تقاطع هواري بومدين مع الطريق المؤدية الى الاستعجالات	2231
مفترق بنك البدر	2110
محور شارع جبل الجرف و بلقاسم يوسف	2066
مفترق طريق لاروكاد و الطريق لحي المرجة	2029

المصدر: مديرية النقل لولاية تبسة 2015 + معالجة الطلبة 2019

الشكل رقم 12: تدفق المروري في المفترقات ما بين 2000 الى 3000 مركبة في الساعة



المصدر: مديرية النقل لولاية تبسة 2015+ معالجة الطلبة 2019

1 مديرية النقل لولاية تبسة 2015

2- حركة مرور ما بين 3000 الى 4000 مركبة في الساعة :

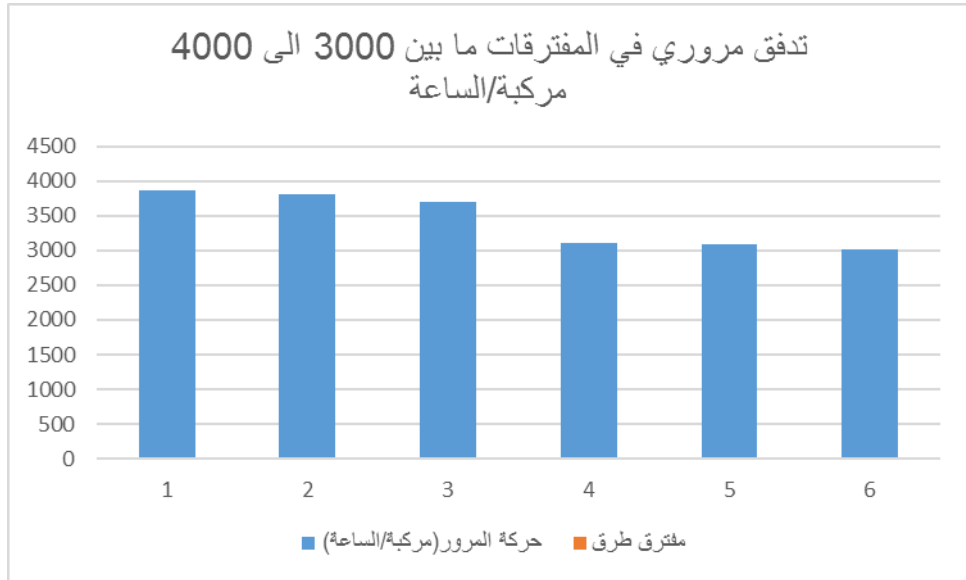
وتضم 06 مفترقات المتواجدة في طرق الازدحام مثل شارع واد هلال ، شارع الأمير عبد القادر ، كما يبين في الجدول التالي:

الجدول رقم19: تدفق المروري في المفترقات ما بين 3000 الى 4000 مركبة في الساعة

مفترق الطرق	حركة المرور مركبة في الساعة
مفترق لارموط	3868
مفترق النسر	3821
مفترق الجمارك	3692
مفترق محطة الخدمات بن حدة	3115
تقاطع طريق لاروكاد مع الطريق المطار	3087
مفترق الاستعجالات	3023

المصدر: مديرية النقل لولاية تبسة 2015+ معالجة الطلبة 2019

الشكل رقم13: تدفق المروري في المفترقات ما بين 3000 الى 4000 مركبة في الساعة



المصدر: مديرية النقل لولاية تبسة 2015+ معالجة الطلبة 2019

**ثانياً : حركة المرور أكثر من 4000 مركبة في ساعة 1**

و تضم 03 مفترقات وهي طرق تتميز بحركة مرور كثيفة خاصة في أوقات الذروة وهي :

### **المفترق رقم 01 :**

تقاطع سينما المغرب ( شارع الأمير عبد القادر + شارع واد هلال ) وهو نقطة التقاء من أكبر الشوارع حركة في المدينة ، يقع في قلب المدينة به حركة مرور كثيفة و مستمرة و يمتاز هذا التقاطع باتساعه ، رغم ذلك تكون فيه الحركة صعبة رغم وجود رجال الشرطة دائماً للتخفيف من حدة الازدحام الا أن هذا المشكل يبقى مطروحاً .

### **الصورة رقم 07 : مفترق الطرق ( سينما المغرب )**



المصدر : google earth 2019

### **المفترق رقم 02 :**

تقاطع الشوارع ( الأمير عبد القادر – راجعي عمار – بلقاسم يوسف - عشي خليل ) + الممر الأرضي هو نقطة التقاء الداخلين للمدينة و الخارجين منها و كذلك المتجهين الى المطار أو مستشفى عالية صالح و بالتالي نلاحظ حركة مرور كثيفة مما يؤدي الى صعوبة في الحركة مع وجود عناصر الشرطة في هذا الملتقى .

### **الصورة رقم 08: مفترق الطرق (الأمير عبد القادر – راجعي عمار- بلقاسم يوسف )**



المصدر : google earth 2019



### المفترق رقم 03 :

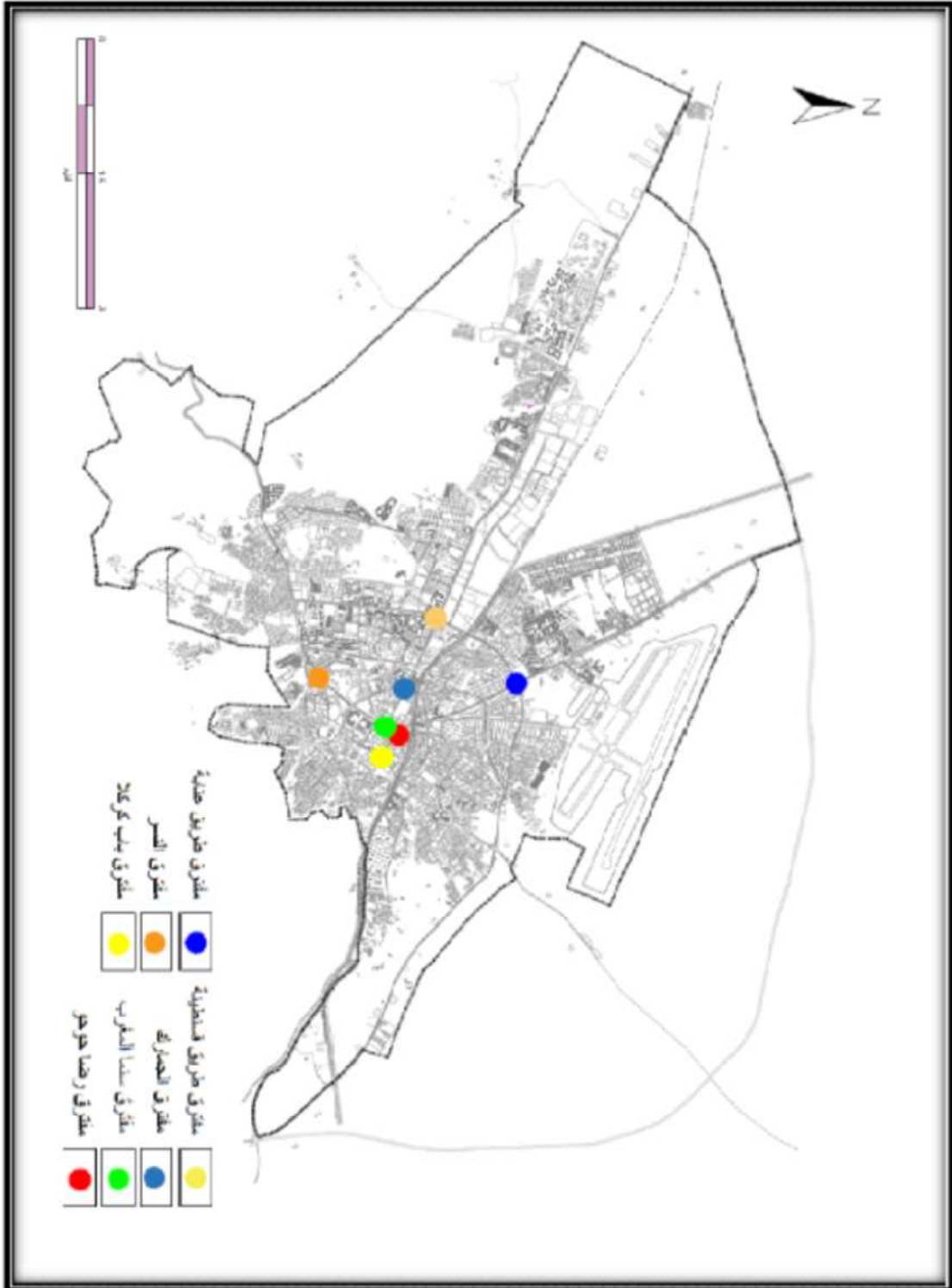
تقاطع ( شارع راجعي عمار – شارع الشادلي بن جديد " الشارع الذي يؤدي الى سكانسكا " ) هو نقطة التقاء الشارعين المذكورين سابقين حيث نجد في هذا الملتقى حركة كثيفة وقد تكون صعبة في الحركة مع وجود في بعض الأحيان عناصر الشرطة لتسهيل حركة المرور .

الصورة رقم 09 : مفترق الطرق ( شارع راجعي عمار – شارع الشادلي بن جديد " الشارع الذي يؤدي الى سكانسكا " ) .



المصدر : google earth 2019

الخريطة رقم 06: أهم المفترقات الموجودة في تبسة



المصدر : عزوز عبد السلام، مذكرة تخرج ماستر "إعادة تنظيم النقل الحضري الجماعي لمدينة تبسة"، سنة 2018 ، ص 45

المبحث الثاني : خطوط شبكة النقل الحضري الجماعي لمدينة تبسة 1

المطلب الأول : خصائص خطوط شبكة النقل الحضري الجماعي لمدينة تبسة

أولا : خطوط شبكة النقل الحضري المستغلة من طرف الخواص و مؤسسة النقل الحضري وشبه الحضري

1- خطوط المستغلة من طرف الخواص:

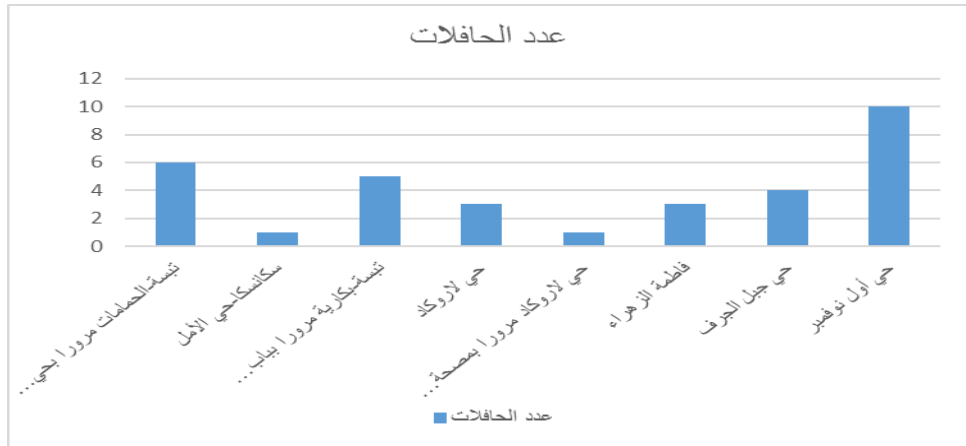
حسب المعطيات المقدمة من طرف مديرية النقل فان يوجد 15 خط للنقل الحضري و الشبه الحضري ، حيث يحتوي النقل الحضري للخواص على 33 حافلة موزعة على خطوط كما يبين الجدول التالي :

الجدول رقم 20: توزيع حافلات الخواص في الخطوط النقل الحضري 2016

الخط	عدد الحافلات
تبسة-الحمامات مرورا بحي جبل الجرف	6
سكانسكا-حي الأمل	1
تبسة-بكارية مرورا بباب الزياتين	5
حي لاروكاد	3
حي لاروكاد مرورا بمصحة حمزة	1
فاطمة الزهراء	3
حي جبل الجرف	4
حي أول نوفمبر	10
المجموع	33

المصدر: مديرية النقل لولاية تبسة 2015 + معالجة الطلبة

الشكل رقم 14: عدد الحافلات في الخطوط النقل الحضري



المصدر: مديرية النقل لولاية تبسة 2015 + معالجة الطلبة

من خلال الجدول السابق نلاحظ أن عدد الحافلات الحضرية على "خط أول نوفمبر" هي الأكبر، و ذلك راجع الى توفر تجهيزات جامعية في حي أول نوفمبر، أما الخط الذي فيه أقل عدد الحافلات هو خط "سكانسكا-حي الأمل" و "خط لاروكاد مرورا بمصحة حمزة".

2- خطوط النقل التي تشرف عليها مؤسسة النقل الحضري وشبه الحضري

1- التعريف بالمؤسسة :

أنشأت مؤسسة النقل الحضري وشبه الحضري بموجب مرسوم التنفيذي رقم 498/06 المؤرخ في 24 ديسمبر 2006 المعدل و المتمم بالمرسوم التنفيذي رقم 91/10 المؤرخ في 14 مارس 2010 ، و انطلقت في نشاطها بتاريخ 16 جانفي 2009 ويتواجد مقرها في المنطقة الصناعية (تبسة) ، وتتكون هاته الشبكة الخاصة بالمؤسسة من 05 خطوط تغطي معظم أحياء المدينة وهي :

الجدول رقم 21: عدد الحافلات في الخطوط الشبكة الحضرية لمدينة تبسة

رقم الخط	اسم الخط	عدد الحافلات
10	محطة النسر- حي الميزاب	3
13	محطة النسر- حي أول نوفمبر	5
15	محطة النسر - حي فاطمة الزهراء	4
16	محطة النسر - متقنة الشيخ العربي التبسي	3
17	محطة النسر - حي لاروكاد	4
	المجموع	19

المصدر: إنجاز الطلبة اعتماداً على معطيات متحصل عليها من مؤسسة النقل الحضري وشبه الحضري لمدينة تبسة، أفريل 2019

تمتد الخدمة من الساعة 06.00 صباحا الى غاية الساعة 20.00 ليلا في الفترة العادية مع ضبط عمل الحافلات على حسب الخط الذي تعمل به مع تقليص الخدمة أيام الجمعة والسبت وفي الأعياد الدينية والوطنية ، أما خلال شهر رمضان الكريم فتمتد الخدمة الى غاية ساعات متأخرة في الليل لتصل الى 02.00 صباحا .

ثانيا: محطات التوقف:

الجدول رقم 22 : محطات التوقف في مدينة تبسة

المحطة	القطاع العمراني المتواجدة به	الخطوط المتواجدة	الملاحظة
محطة النقل البري الرئيسية ( الشمال الغربي للمدينة)	09	جميع الخطوط الوطنية المستغلة	-مهيئة بشكل جيد. -نقص بعض الخدمات. -بها حافلات كبيرة. -ذات نشاط و حركية كبيرين .
محطة النقل الريفي و البلدي ( المحطة السابقة )	02	كل الخطوط المتجهة نحو البلديات والدوائر الشمالية والغربية لمدينة تبسة.	-مساحة صغيرة. -غير مهيئة. -نقص الامن.
محطة النقل الريفي والبلدي (وسط المدينة بجانب السور البيزنطي )	01	كل الخطوط المتجهة نحو البلديات والدوائر الشرقية لمدينة تبسة	-مساحة صغيرة. -مهيئة. -توجد بين طريقين بلديين .
محطة النقل الشبه الحضري و الحضري ( وسط المدينة )	01	بها الخطوط المتجهة لأحياء المدينة	-محطة على طول شارع. -نقص الخدمات. -موقعها خطر بنسبة للمسافرين الذين يقطعون الطريق.

- غير مهياة. -نقص الأمن.	بها الخطوط المتجهة لأحياء المدينة	01	محطة النقل الشبه الحضري و الحضري ( وسط المدينة ) لجنة الخواص
-----------------------------	---	----	--

المصدر: مديرية النقل لولاية تيسة 2015 + معالجة الطلبة 2019

الصورة رقم 10: محطة النقل البري الرئيسية ( الشمال الغربي للمدينة)



المصدر : التقاط الطلبة أفريل 2019

الصورة رقم 11: محطة النقل الريفي و البلدي ( المحطة السابقة ).



المصدر : التقاط الطلبة أفريل 2019

الصورة رقم 12: محطة النقل الريفي والبلدي (وسط المدينة بجانب السور البيزنطي )



المصدر : التقاط الطلبة أفريل 2019

الصورة رقم 13:محطة النقل الشبه الحضري و الحضري ( وسط المدينة ) لفئة الخواص



المصدر: التقاط الطلبة أفريل 2019

المطلب الثاني : أنواع الحافلات المستعملة في النقل الحضري الجماعي لمدينة تبسة

## أولاً : القطاع الخاص

و بما أن الحافلة هي الوسيلة التي تتمحور حولها دراستنا ، سنقوم بعرض نوعية الحافلات المستعملة في شبكة النقل الجماعي في مدينة تبسة .

### الصورة رقم 14: حافلة من نوع « RENAULT »



يحتوي النقل الحضري للخوادم على 33 حافلة من الحجم، حيث يبلغ طولها 9 م وتعمل بشكل يومي ، حيث أن عدد الأقصى للمقاعد 18 مقعد و ذات استهلاك كبير للوقود وهذا ما يزيد تأثيرها على الاقتصاد و البيئة ، أما حالتها فهي سيئة في معظم الحافلات اذ سجلنا فيها بعض الخروقات القانونية ، أبواب معطلة من الناحية الأمامية ، مقاعد مكسرة . المصدر: التقاط الطلبة أبريل 2019

### الصورة رقم 15: حالة بعض الحافلات في القطاع الخاص



المصدر: التقاط الطلبة أبريل 2019

## ثانياً : القطاع العمومي



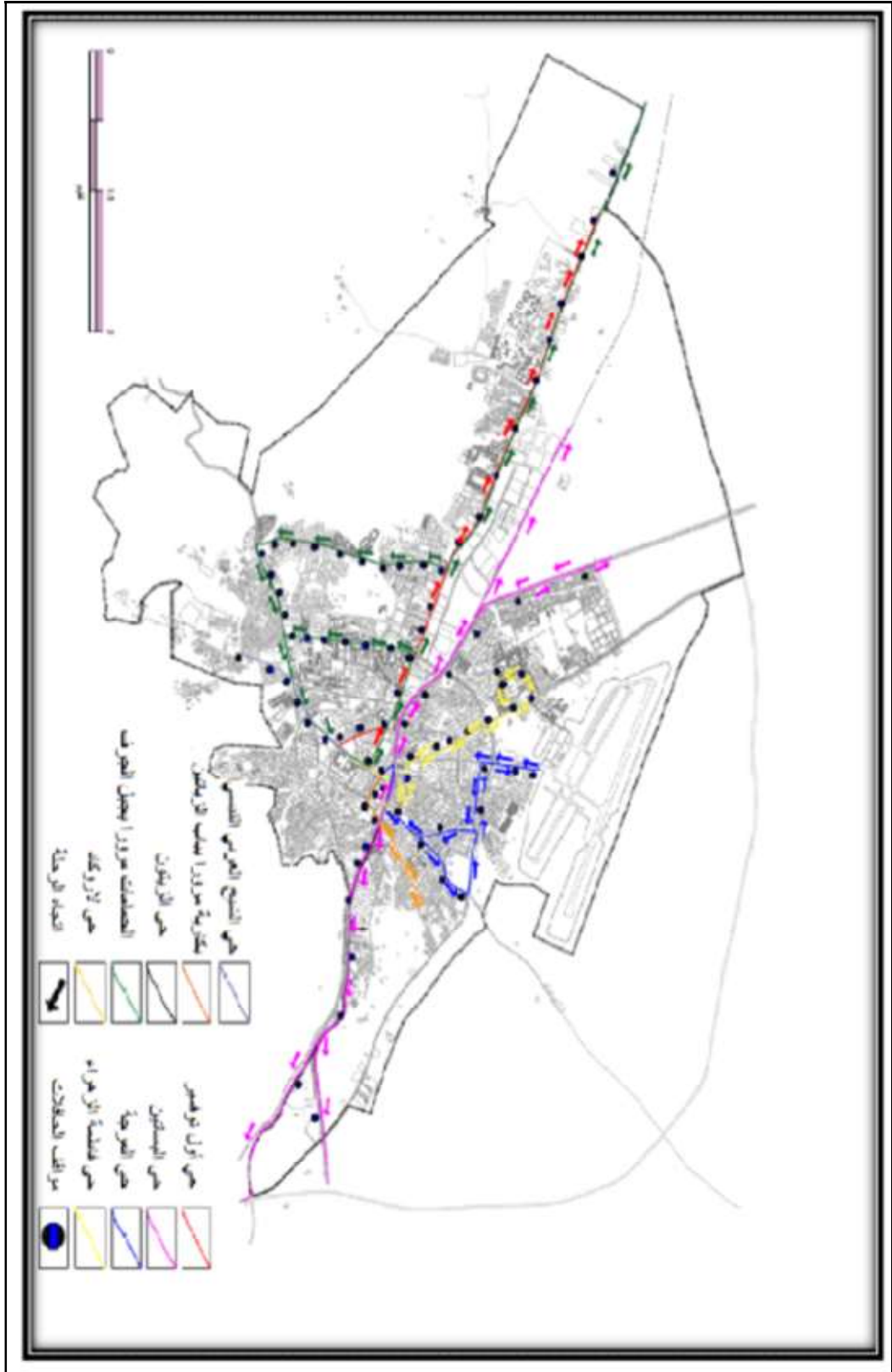
عدد الحافلات المستغلة من طرف المؤسسة 19 حافلة من نوع "vanhool" بـ 24 مقعد و عدد الواقفين في الحافلة 77 شخص وفي المجمل تصل الى 101 شخص منها الجالس و الواقف ، و طولها 9م ، ومعظم حافلات المؤسسة هي في حالة جيدة ونظيفة أحسن من القطاع الخاص .

الصورة رقم 16: حافلات القطاع العمومي



المصدر : التقاط الطلبة مارس 2019

الخريطة رقم 07 : شبكة النقل الحضري الجماعي لمدينة تبسة



المصدر

: عزوز عبد السلام، مذكرة تخرج ماستر "إعادة تنظيم النقل الحضري الجماعي لمدينة تبسة"، سنة 2018، ص 49

**المبحث الثالث : تقييم خدمة النقل الحضري الجماعي لمدينة تبسة ( تحليل الاستبيان )**

## المطلب الأول : تقديم عينة الدراسة

لغرض تقييم ومعرفة وضعية النقل الحضري الجماعي لمدينة تبسة، ومعرفة آراء مستعملي هذا النقل حول الخدمة المقدمة به، فقد قمنا بإجراء تحقيق ميداني من خلال استبيان شمل عينة من هؤلاء المستعملين المشكلين لمجتمع الدراسة.

### أولاً : مجتمع الدراسة وحجم العينة

#### 1- تحديد مجتمع الدراسة :

بما أن الدراسة تخص النقل الحضري الجماعي بمدينة تبسة فإن مجتمع الدراسة هو مستعملي النقل الحضري الجماعي في المدينة.

#### 2- حجم عينة الدراسة :

بما أن مجتمع الدراسة غير محدد، فإننا اتبعنا أسلوب العينة غير العشوائية (غير الاحتمالية) لجمع البيانات، وذلك عن طريق أسلوب العينة الصدفية (المصادفة)، وقد شمل ذلك 153 شخص من مستعملي خدمة النقل الحضري الجماعي في المدينة.

حيث تم توزيع استمارة الاستبيان التي تحتوي على 24 سؤالاً ( الجزء الأول يحتوي على معلومات شخصية "5 أسئلة " ، أما الجزء الثاني فيحتوي على تقييم خدمة النقل الحضري الجماعي لمدينة تبسة "19 سؤالاً")، حيث شملت هذه الاستمارة 4 خطوط منها الخاص والعمومي ، حيث تم توزيع الاستمارة في 4 أيام ، كل يوم تشمل الاستمارة خط من الخطوط المدروسة (الساعة 12.00 محطة النقل الحضري الجماعي التابعة للمؤسسة ، الساعة 16.00 محطة النقل الحضري الجماعي التابعة للخواص).

### الجدول رقم 23 : توزيع الاستثمارات على خطوط النقل الحضري الجماعي لمدينة تبسة

اسم الخط	عدد الاستثمارات الموزعة على القطاع العمومي	عدد الاستثمارات الموزعة على القطاع الخاص
وسط المدينة – أول نوفمبر	30	20
وسط المدينة – متقنة شيخ العربي التبسي	20	15
وسط المدينة – لاروكاد	15	20
وسط المدينة – فاطمة الزهراء	13	20
المجموع	78	75

المصدر : تحقيق ميداني أبريل 2019

ثانياً : تحليل النتائج المتحصل عليها:

### 1- توزيع العينة على خطوط المدرسة :

الجدول رقم 24: توزيع العينة على الخطوط المدرسة

اسم الخط	عدد العينة
وسط المدينة – أول نوفمبر	50
وسط المدينة – متقنة شيخ العربي التبسي	35
وسط المدينة – لاروكاد	35
وسط المدينة – فاطمة الزهراء	33

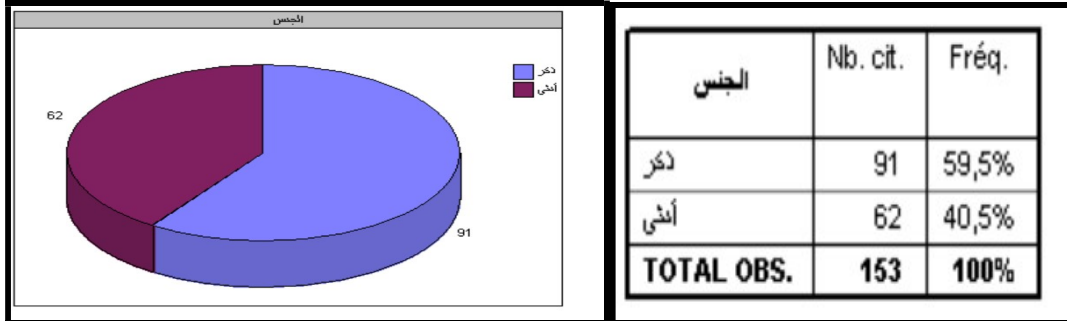
المصدر: تحقيق ميداني أبريل 2019

من خلال المعطيات السابقة نلاحظ أن عدد مستعملي الخط (وسط المدينة – أول نوفمبر) هو أكثر استعمالاً بالنسبة للخطوط الأخرى و ذلك راجع الى استعمال الطلبة و التلاميذ و فئة العمال لهذا الخط ، أما بقية الخطوط فهي في معظمها تستعمل للوصول الى وسط المدينة .

أسئلة عامة :

### 2 - التوزيع حسب الجنس :

الشكل رقم 15: التوزيع حسب الجنس للعينة المدرسة .

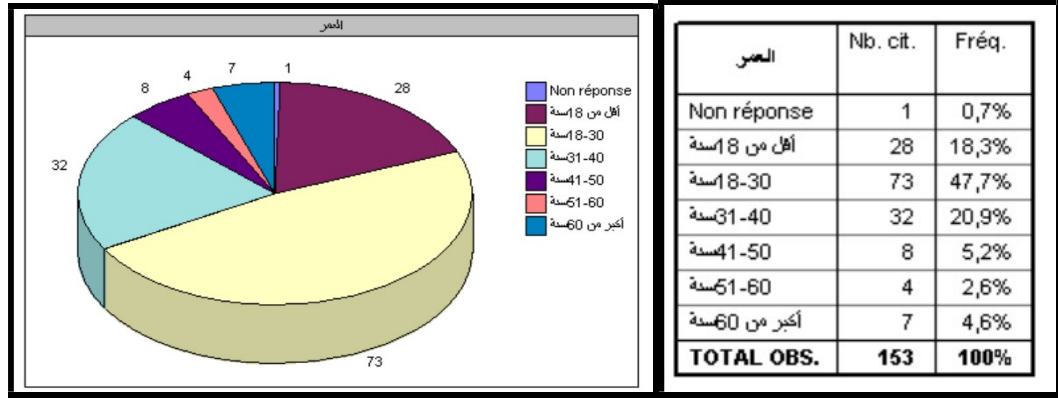


المصدر: تحقيق ميداني أبريل 2019

من خلال النتائج المتحصل عليها نلاحظ أن أكبر نسبة من مستعملي النقل الحضري الجماعي هي فئة الذكور بنسبة 59.5% مقابل 40.5% من فئة الإناث .

### 3- التوزيع حسب العمر:

الشكل رقم 16 : التوزيع حسب العمر للعينة المدرسة

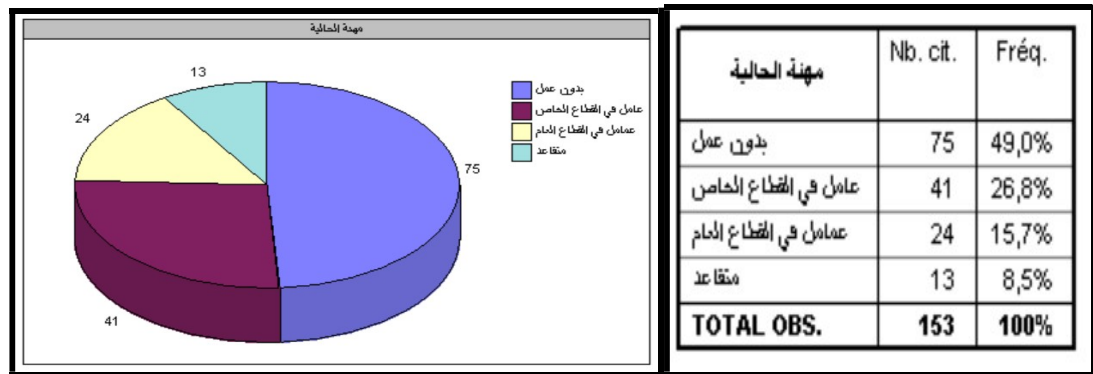


المصدر: تحقيق ميداني أبريل 2019

من خلال النتائج المتحصل عليها نلاحظ أن فئة الشباب تستعمل النقل الحضري الجماعي أما الفئات الأخرى فهي قليلا ما تستعمل النقل وهي تستغل المرافق الموجودة في حيهم .

#### 4- التوزيع حسب المهنة :

الشكل رقم 17 : التوزيع حسب المهنة للعينة المدروسة .

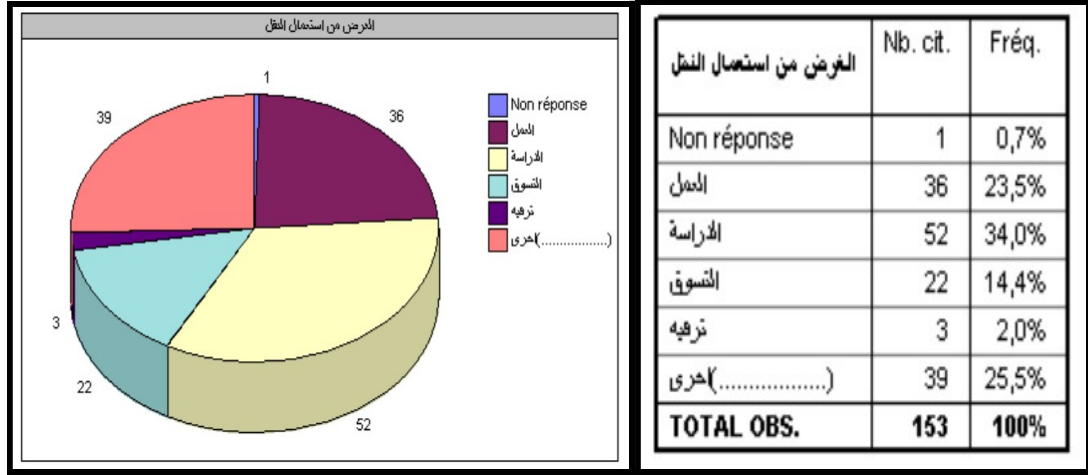


المصدر: تحقيق ميداني أبريل 2019

من خلال النتائج المتحصل عليها نلاحظ في المرتبة الأولى بدون عمل 49% يليها عمال في القطاع الخاص بنسبة 26.8% ، تليها نسبة عمال في قطاع العام 15.7% و في الأخير المتقاعدين بنسبة 13% .

#### 5- التوزيع حسب الغرض من استعمال النقل الحضري الجماعي :

الشكل رقم 18: التوزيع حسب الغرض من استعمال النقل الحضري الجماعي للعينة المدروسة:

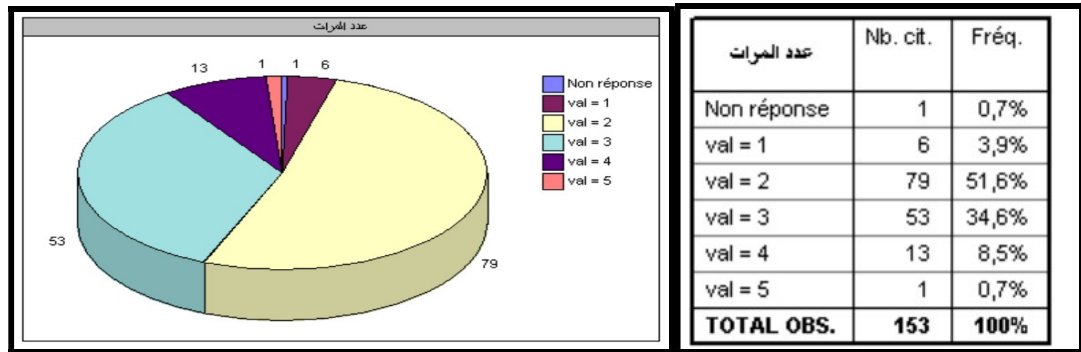


المصدر: تحقيق ميداني أبريل 2019

من خلال النتائج المتحصل عليها نلاحظ في المرتبة الأولى الغرض من استعمال النقل هو الدراسة بنسبة 34% تليها أغراض أخرى (صحة، ادارات عمومية وخاصة) بنسبة 25.5% تليها العمل بنسبة 23.5% تليها التسويق 14.4% و أخيرا الترفيه 2%.

6- التوزيع حسب متوسط عدد مرات استعمال النقل الحضري الجماعي:

الشكل رقم 19: التوزيع حسب متوسط عدد مرات استعمال النقل الحضري الجماعي للعينة المدروسة :

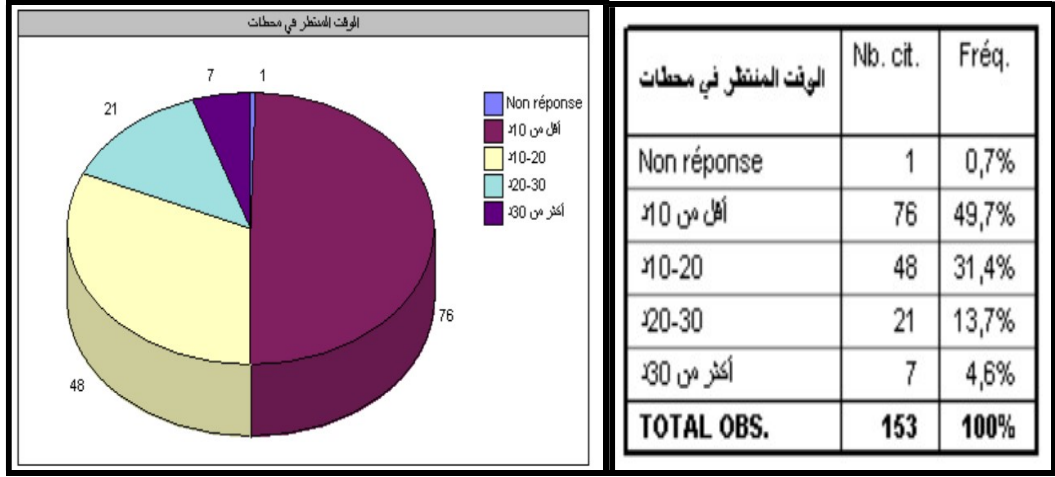


المصدر: تحقيق ميداني أبريل 2019

من خلال النتائج المتحصل عليها نلاحظ في المرتبة الأولى من عدد مرات استعمال النقل الحضري الجماعي هي مرتين في اليوم بنسبة 51.6% تليها ثلاث مرات بنسبة 34.6% ونجد معظمها عمال و طلبة و تلاميذ وهناك فئة تستعمل النقل أربع مرات بنسبة 8.5% ، تليها فئة تستعمل النقل خمس مرات في اليوم 0.7% .

7- التوزيع حسب الوقت المستغرق في محطات الانتظار:

الشكل رقم 20: التوزيع حسب الوقت المستغرق في محطات الانتظار للعينة المدروسة:

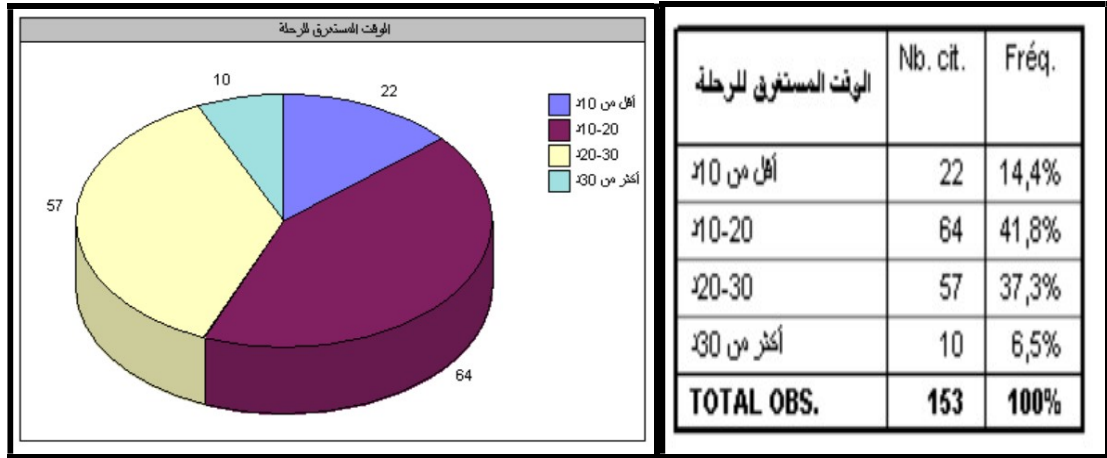


المصدر: تحقيق ميداني أبريل 2019

من خلال النتائج المتحصل عليها نلاحظ أن الوقت المستغرق في محطات الانتظار أقل من 10د بنسبة 49.7% تليها المدة 10-20 د بنسبة 31.4% حيث أن معظمها متوجه الى أحياء المدينة ، أما أكثر من 20د فتكون متوجهة الى الأحياء البعيدة عن وسط المدينة .

8- التوزيع حسب الزمن المستغرق في الرحلة :

الشكل رقم 21: التوزيع حسب الزمن المستغرق في الرحلة للعينة المدروسة :

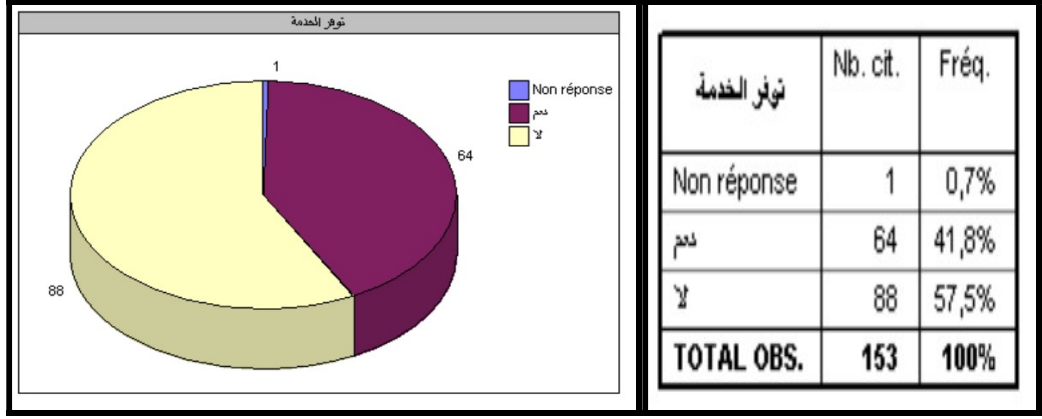


المصدر: تحقيق ميداني أبريل 2019

من خلال النتائج المتحصل عليها نلاحظ أن الوقت المستغرق في الرحلة ما بين 10-20 د بنسبة 41.8% تليها الفترة ما بين 20-30 د بنسبة 37.3% ، وفي الأخير أكثر من 30د .

9- التوزيع حسب توفر خدمة النقل الحضري الجماعي طوال اليوم:

الشكل رقم 22: التوزيع حسب توفر خدمة النقل الحضري الجماعي طوال اليوم للعينة المدروسة :

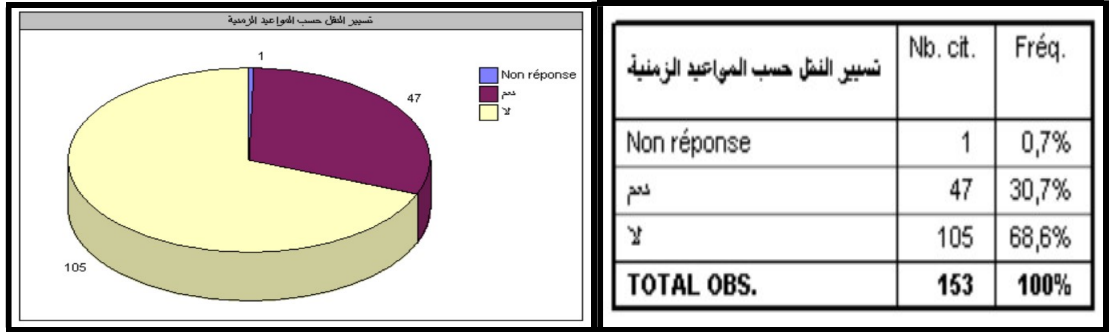


المصدر: تحقيق ميداني أبريل 2019

من خلال النتائج المتحصل عليها نلاحظ أن خدمة النقل الحضري الجماعي لا تتوفر طوال اليوم بنسبة 57.5% .

**10- التوزيع حسب توفر الخدمة وفق رزنامة زمنية محددة :**

الشكل رقم 23: التوزيع حسب توفر الخدمة وفق رزنامة زمنية محددة للعينة المدروسة :



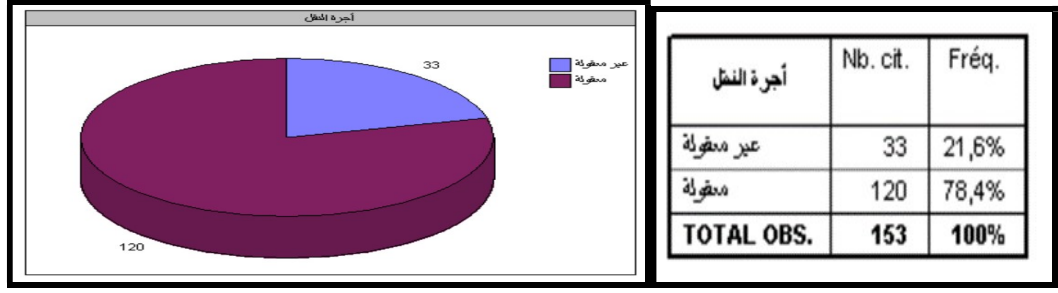
المصدر: تحقيق ميداني أبريل 2019

من خلال النتائج المتحصل عليها نلاحظ أن خدمة النقل لا تتوفر وفق رزنامة زمنية محددة بنسبة 68.6% خاصة في أوقات الذروة .

**11- التوزيع حسب أجرة النقل :**

الشكل رقم 24: التوزيع حسب أجرة النقل للعينة المدروسة :

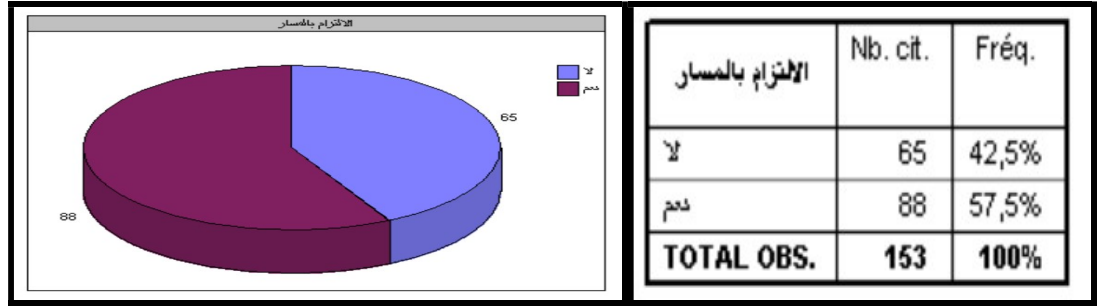




المصدر: تحقيق ميداني أبريل 2019

من خلال النتائج المتحصل عليها نلاحظ أن أجرة النقل الحضري الجماعي معقولة بنسبة كبيرة لدى مستعملي النقل الحضري الجماعي.

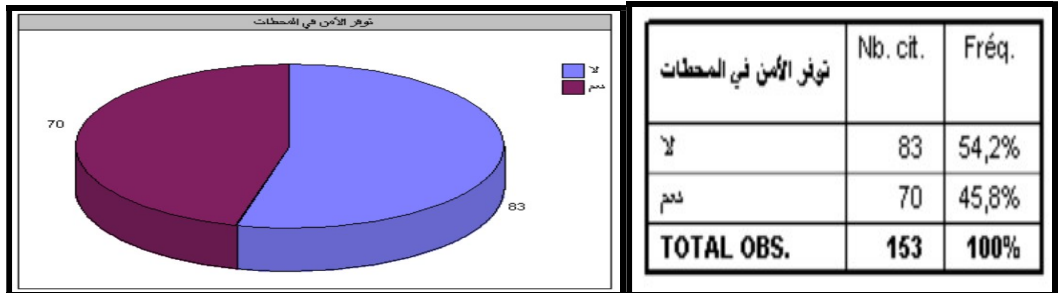
**12- التوزيع حسب التزام النقل الحضري الجماعي بالوصول الى اخر نقطة له :**  
**الشكل رقم 25: التوزيع حسب التزام النقل الحضري الجماعي بالوصول الى اخر نقطة له**  
**للعيينة المدروسة:**



المصدر: تحقيق ميداني أبريل 2019

من خلال النتائج المتحصل عليها نلاحظ أن التزام النقل الحضري الجماعي بالوصول الى اخر نقطة له بنسبة كبيرة لدى مستعملي النقل الحضري

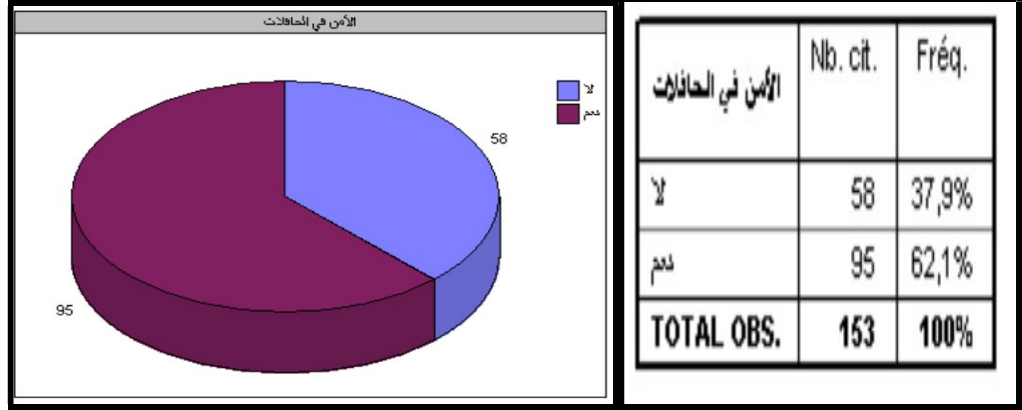
**13- التوزيع حسب الشعور بالأمن داخل المحطات :**  
**الشكل رقم 26: التوزيع حسب الشعور بالأمن داخل المحطات للعيينة المدروسة:**



المصدر: تحقيق ميداني أبريل 2019

من خلال النتائج المتحصل عليها نلاحظ أن نسبة عدم توفر الأمن في داخل المحطات من توفرها متقاربة جدا ،حيث أن مستعملي النقل في الساعات المتأخرة وباكرا يشعرون بعدم توفر الأمن أما في الأوقات الأخرى فيشعرون بوجود الأمن .

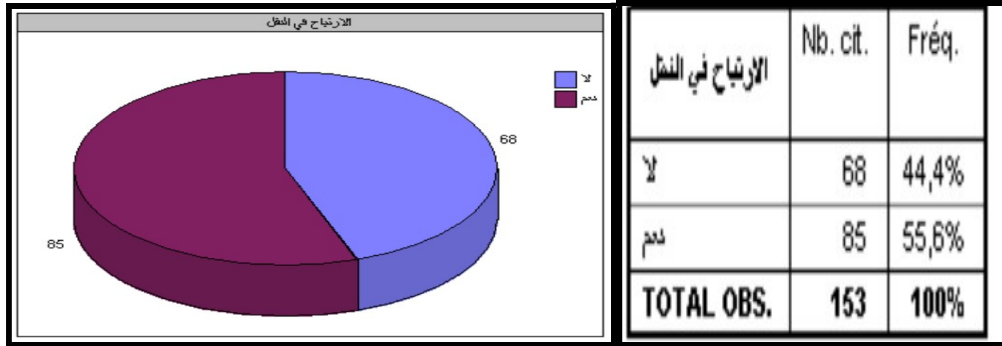
14- التوزيع حسب الشعور بالأمن داخل الحافلات:  
الشكل رقم 27 : التوزيع حسب الشعور بالأمن داخل الحافلات للعيينة المدروسة:



المصدر: تحقيق ميداني أبريل 2019

من خلال النتائج المتحصل عليها نلاحظ أن الأمن متوفر داخل الحافلات بنسبة كبيرة، ومع ذلك فإن نسبة 37.9 % من مستعملي النقل عبروا عن عدم شعورهم بالأمن في بعض الحافلات خاصة بالنسبة للمتعاملين الخواص .

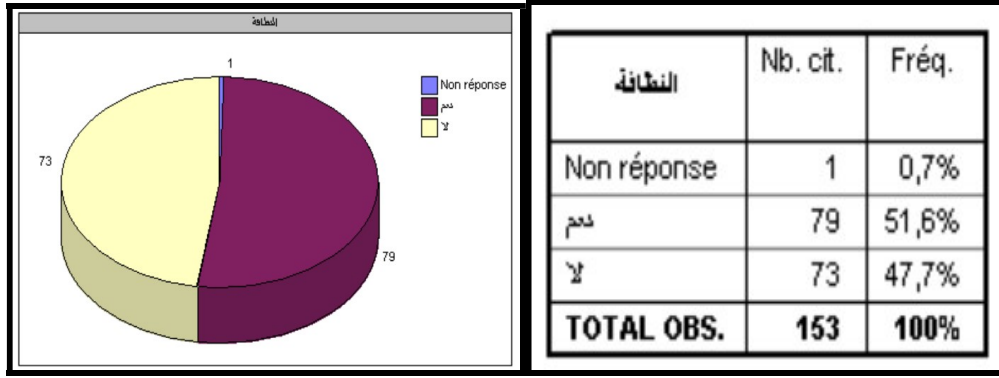
15- التوزيع حسب الارتياح في استعمال النقل الحضري الجماعي:  
الشكل رقم 28: التوزيع حسب الارتياح في استعمال النقل الحضري الجماعي للعيينة المدروسة



المصدر: تحقيق ميداني أبريل 2019

من خلال النتائج المتحصل عليها نلاحظ أن الراحة في النقل الحضري الجماعي موجودة بنسبة 55.6% وهي متقاربة مع الرأي الاخر بنسبة 44.4% .

16- التوزيع حسب نظافة وسائل النقل الحضري الجماعي:  
الشكل رقم 29: التوزيع حسب نظافة وسائل النقل الحضري الجماعي للعيينة المدروسة:

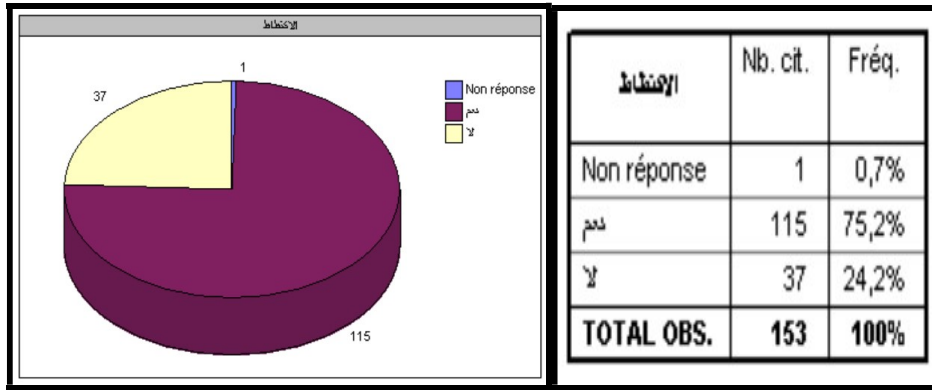


المصدر: تحقيق ميداني أبريل 2019

من خلال النتائج المتحصل عليها نلاحظ أن وسائل النقل الحضري الجماعي نظيفة بنسبة 51.6% خاصة حافلات الشركة العمومية ، أما نسبة غير النظيفة فهي 47.7% .

**17- التوزيع حسب الاكتظاظ داخل وسائل النقل الحضري الجماعي:**

الشكل رقم 30 : التوزيع حسب الاكتظاظ داخل وسائل النقل الحضري الجماعي للعينة المدروسة:

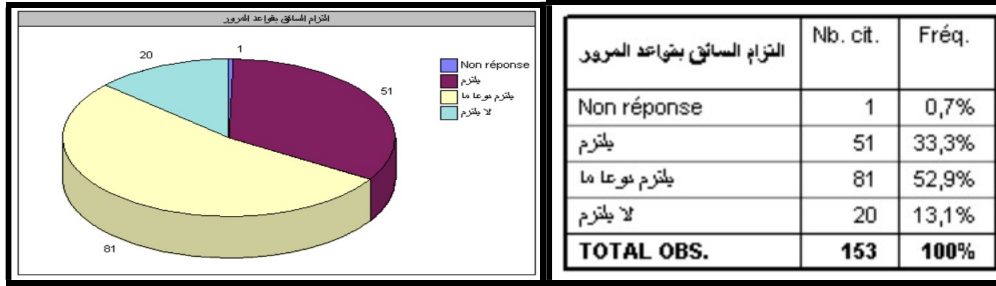


المصدر: تحقيق ميداني أبريل 2019

من خلال النتائج المتحصل عليها نلاحظ أن الاكتظاظ داخل الحافلات موجود بكثرة حيث أن نسبته تصل الى 75.2% .

**18- التوزيع حسب التزام السائق بقواعد المرور:**

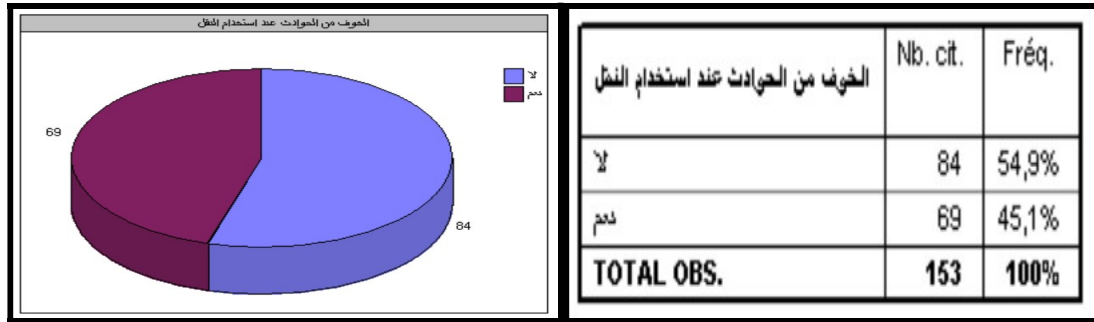
الشكل رقم 31 : التوزيع حسب التزام السائق بقواعد المرور للعينة المدروسة:



المصدر: تحقيق ميداني أبريل 2019

من خلال النتائج المتحصل عليها نلاحظ أن السائق يلتزم نوعا ما بقواعد المرور بنسبة 52.9% تليها نسبة يلتزم بـ 33.3% و في الأخير لا يلتزم بنسبة 13.1% .

**19- التوزيع حسب الخوف من حوادث المرور عند استخدام النقل الحضري الجماعي:**  
**الشكل رقم 32: التوزيع حسب الخوف من حوادث المرور عند استخدام النقل الحضري الجماعي للعيينة المدروسة:**

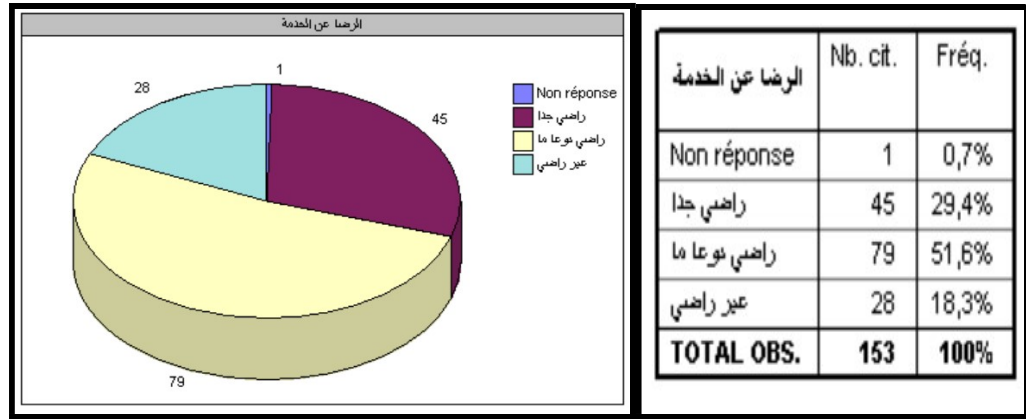


المصدر: تحقيق ميداني أبريل 2019

من خلال النتائج المتحصل عليها نلاحظ أن السائق يلتزم نوعا ما بقواعد المرور و بالتالي أن المتنقلين لا يخافون من الحوادث باستعمال النقل بنسبة 54.9% ، تليها نسبة الخوف من الحوادث بنسبة 45.1% .

**20- التوزيع حسب الرضا عن خدمة النقل الحضري الجماعي في المدينة:**

الشكل رقم 33: التوزيع حسب الرضا عن خدمة النقل الحضري الجماعي في المدينة للعيينة:



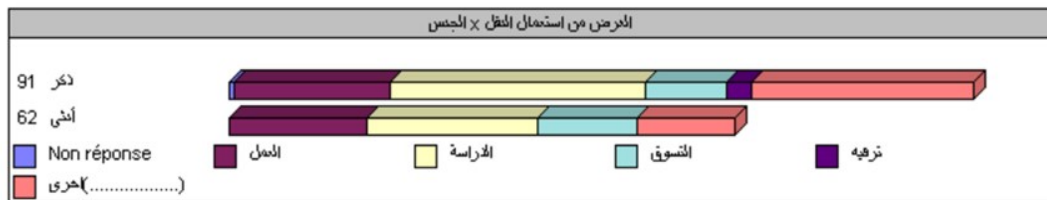
المصدر: تحقيق ميداني أفريل 2019

من خلال النتائج المتحصل عليها نلاحظ أن رضا مستعملي النقل الحضري الجماعي راضين نوعا ما عن الخدمة المقدمة بنسبة 51.6% تليها راضي جدا بنسبة 29.4% ، وفي المجمل نقول أن خدمة المقدمة من طرف النقل من حسنة الى متوسط حسب الظروف.

21- العلاقة بين متغيري الجنس والغرض من استعمال النقل الحضري الجماعي.

الشكل رقم 34 :التوزيع حسب الجنس والغرض من استعمال النقل الحضري الجماعي

الغرض من استعمال النقل الجنس	Non réponse	العمل	الدراسة	التسوق	ترفيه	اخرى (..... .....)	TOTAL
ذكر	1	19	31	10	3	27	91
أنثى	0	17	21	12	0	12	62
<b>TOTAL</b>	<b>1</b>	<b>36</b>	<b>52</b>	<b>22</b>	<b>3</b>	<b>39</b>	<b>153</b>



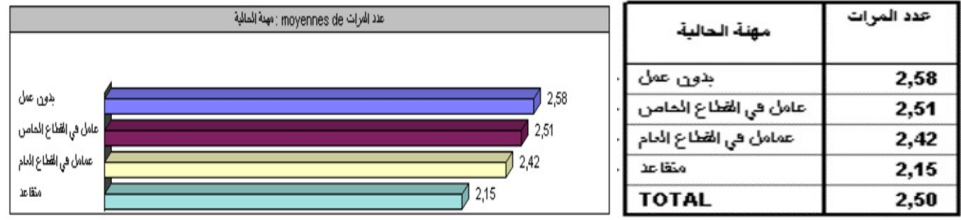
المصدر :

تحقيق ميداني أفريل 2019

من خلال المعطيات السابقة نلاحظ أن غرض استعمال النقل الحضري الجماعي هو للدراسة بنسبة 33.99% حيث أن الذكور يستعملون النقل لذهاب لدراسة أكثر من الإناث بنسبة 20.26% أما أقل غرض استعمال النقل الحضري الجماعي هو الترفيه بنسبة 1.96% حيث أن الذكور يستعملون النقل الحضري لترفيه بنسبة أكثر من اناث بنسبة 1.96% .

22- العلاقة بين متغيري المهنة ومتوسط عدد مرات استعمال النقل الحضري الجماعي.

الشكل رقم 35: التوزيع حسب المهنة ومتوسط عدد مرات استعمال النقل الحضري الجماعي.

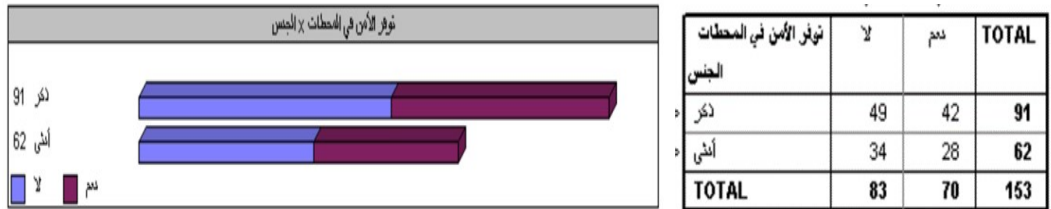


المصدر: تحقيق ميداني أبريل 2019

من خلال المعطيات السابقة نلاحظ أن فئة بدون عمل تستعمل النقل الحضري الجماعي بمعدل متوسط 2.56 أما فئة المتقاعدين هي الفئة الأقل استعمالا للنقل الحضري الجماعي بمعدل 2.15.

### 23- العلاقة بين متغيري الجنس والشعور بالأمن في المحطات .

الشكل رقم 36 : التوزيع حسب الجنس والشعور بالأمن في المحطات.



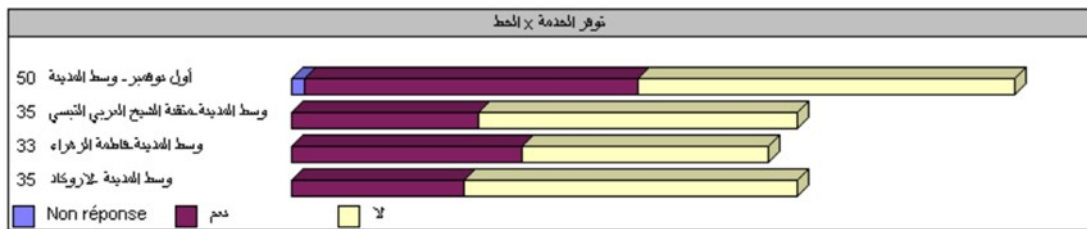
المصدر : تحقيق ميداني أبريل 2019

من خلال المعطيات السابقة نلاحظ أن كل من الذكور و الاناث يقولون عدم توفر الأمن في المحطات بنسبة تصل الى 54.24% خاصة في محطة النقل الحضري التابعة للخواص .

### 24- العلاقة بين متغيري اسم الخط و توفر الخدمة طوال اليوم.

الشكل رقم 37: التوزيع حسب اسم الخط و توفر الخدمة طوال اليوم.

الخط	توفر الخدمة	Non réponse	نعم	لا	TOTAL
أول نوفمبر - وسط المدينة		1	23	26	50
وسط المدينة متقنة الشيخ المجري التبيسي		0	13	22	35
وسط المدينة عاصمة الزهراء		0	16	17	33
وسط المدينة لاروكاد		0	12	23	35
<b>TOTAL</b>		<b>1</b>	<b>64</b>	<b>88</b>	<b>153</b>



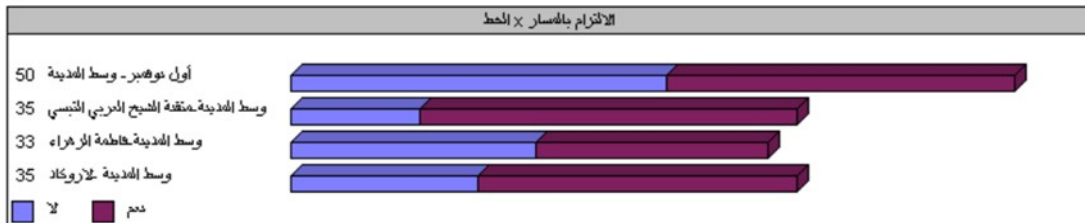
المصدر: تحقيق ميداني أبريل 2019

من خلال المعطيات السابقة نلاحظ أن كل الخطوط المدروسة فيها نقص توفر فيها الخدمة بوقت محدد، حيث أن العينة المدروسة قالوا لا في كل الخطوط بنسبة 57.51% .

### 25- العلاقة بين متغيري اسم الخط و الوصول الى اخر نقطة له.

الشكل رقم 38: التوزيع حسب اسم الخط و الوصول الى اخر نقطة له.

الخط	لا	نعم	TOTAL
أول نوفمبر - وسط المدينة	26	24	50
وسط المدينة متقنة الشيخ الحرجي التبسي	9	26	35
وسط المدينة طاظمة الزهراء	17	16	33
وسط المدينة لاروكاد	13	22	35
<b>TOTAL</b>	<b>65</b>	<b>88</b>	<b>153</b>



المصدر: تحقيق ميداني أبريل 2019

من خلال المعطيات السابقة نلاحظ أن معظم الخطوط المدروسة يتم فيها التنقل الى اخر نقطة له بنسبة 72.73% أما الخط الذي فيه الأجوبة متقاربة فهي في خط "أول نوفمبر" متقاربة حيث أن نسبة الذين قالوا أن النقل لا يلتزم بالمسار هي 40% .

26- العلاقة بين متغيري اسم الخط والانتظار داخل الحافلات .

الشكل رقم 39: التوزيع حسب اسم الخط و الانتظار داخل الحافلات.

الخط	الانتظار	Non réponse	نعم	لا	TOTAL
أول نوفمبر - وسط المدينة	1	35	14	50	
وسط المدينة متقنة الشيخ الحرجي التبسي	0	32	3	35	
وسط المدينة طاظمة الزهراء	0	24	9	33	
وسط المدينة لاروكاد	0	24	11	35	
<b>TOTAL</b>	<b>1</b>	<b>115</b>	<b>37</b>	<b>153</b>	



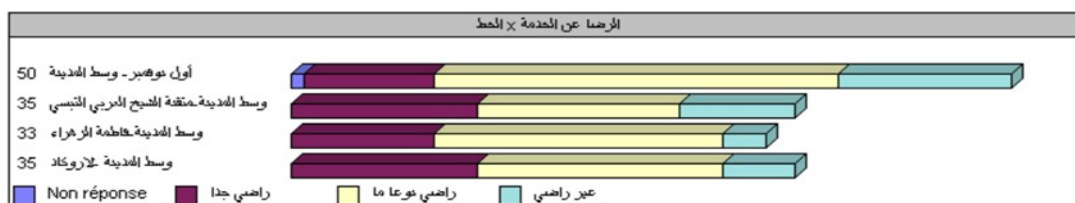
المصدر: تحقيق ميداني أبريل 2019

من خلال النتائج المتحصل عليها نلاحظ أن وسائل النقل الحضري الجماعي مكتظة بنسب كبيرة ، حيث أن نسبة الذي قالوا نعم بين الخطوط المدروسة ( أول نوفمبر نسبة الانتظار فيه أكبر من الخطوط الأخرى)أما الخط (لاروكاد) ففيه نسبة قليلة قالت لا توجد فيه اكتظاظ.

27- العلاقة بين متغيري اسم الخط و مستوى الرضا.

## الشكل رقم 40: التوزيع حسب اسم الخط ومستوى الرضا.

الخط	الرضا عن الخدمة	Non réponse	راضي جدا	راضي نوعا ما	غير راضي	TOTAL
أول نوفمبر- وسط المدينة		1	9	28	12	50
وسط المدينة-متقنة الشيخ العربي التبسي		0	13	14	8	35
وسط المدينة-فاطمة الزهراء		0	10	20	3	33
وسط المدينة-لاروكاد		0	13	17	5	35
<b>TOTAL</b>		<b>1</b>	<b>45</b>	<b>79</b>	<b>28</b>	<b>153</b>



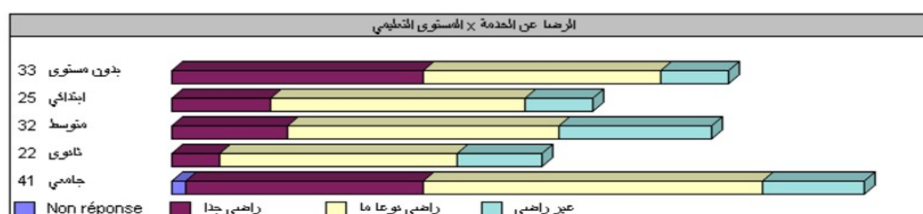
المصدر: تحقيق ميداني أبريل 2019

من خلال المعطيات السابقة نلاحظ أن معظم العينة قالوا أنهم راضون نوعا ما عن النقل في كل الخطوط المدروسة ، حيث أن نسبة العينة الراضية نوعا ما عن خط (أول نوفمبر) هي 56 % ، أما خط (فاطمة الزهراء) هي 60.61% ، خط ( لاروكاد) هي 84.57% ، و خط (متقنة الشيخ العربي التبسي) هي 40% .

## 28- العلاقة بين متغيري المستوى التعليمي ومستوى الرضا.

### الشكل رقم 41: التوزيع حسب المستوى التعليمي ومستوى الرضا.

الرضا عن الخدمة	المستوى التعليمي	Non réponse	راضي جدا	راضي نوعا ما	غير راضي	TOTAL
بدون مستوى		0	15	14	4	33
ابتدائي		0	6	15	4	25
متوسط		0	7	16	9	32
ثانوي		0	3	14	5	22
جامعي		1	14	20	6	41
<b>TOTAL</b>		<b>1</b>	<b>45</b>	<b>79</b>	<b>28</b>	<b>153</b>



المصدر: تحقيق ميداني أبريل 2019

من خلال المعطيات السابقة نلاحظ أن المستوى الجامعي راضي نوعا ما عن الخدمة المقدمة من طرف النقل بنسبة 48.78% ، أما الأطوار التعليمية الأخرى فنسبهم (ثانوي) 63.63% ، المتوسط 50% ، (الابتدائي) 60% ) أما بدون المستوى فنسبتهم 48.78% .

المطلب الثاني : الاقتراحات لتحسين خدمة النقل الحضري الجماعي في المدينة



سنحاول في ما يلي تقديم مجموعة من الاقتراحات من شأنها المساهمة في تحسين خدمة النقل الحضري الجماعي في مدينة تبسة، وذلك بناء على ما تم التوصل إليه من نتائج من خلال الدراسة الميدانية.

#### أولاً- الاقتراحات على المدى القريب:

- 1- استبدال الحافلات القديمة خاصة لفئة الخواص.
- 2- توفير النظافة داخل الحافلات.
- 3- ضبط التوقيت لانطلاق الحافلات من المحطة من أجل وضع حد للخلافات بين العاملين.
- 4- تهيئة المحطات خاصة محطة النقل الحضري الجماعي لفئة الخواص.
- 5- تهيئة المواقع الموجودة بتزويدها بأماكن جلوس و تكون مغطاة.
- 6- وضع لافتات تدل على المواقع.
- 7- منع توقف السيارات بجانب المواقع.
- 8- توسيع شبكة الطرق خاصة في وسط المدينة لمنع الازدحام المروري، مع تهيئة الطرقات التي هي في حالة سيئة.
- 9- وضع ممرات العبور الخاصة بالمشاة.
- 10- إضافة خطوط أخرى للنقل الحضري الجماعي، خاصة لبعض الأحياء المهمشة "حي البعالة ، المطار.

الصورة رقم 17: مقترح إضافة خط للنقل الحضري



المصدر: google earth + معالجة الطلبة

الصورة رقم 18: مقترح اخر لزيادة خط للنقل الحضري



المصدر: google earth + معالجة الطلبة

ثانياً- الاقتراحات على المدى المتوسط:

انجاز ترامواي يحتوي على ثلاثة مسالك، بحيث يتم فيه ربط القطاعات العمرانية مع بعضها البعض، وذلك بناء على الأسس التالية :

- أن يمر المسار على الأحياء التي لم يشملها النقل الحضري الجماعي بالحافلات.
  - أن يمر المسار على المعالم الأثرية الموجودة في المدينة وذلك لدعم قطاع السياحة في المدينة.
  - يجب أن يشمل أكبر عدد من الأحياء لضمان التغطية الجيدة.
- المسلك الأول:** الانطلاق من وسط المدينة و يمر بـ حي المدارس ، حي الوثام وصولاً الى المحطة البرية .

الصورة رقم 19: المسلك الأول المقترح لتراموي



المصدر: google earth + معالجة الطلبة

**المسلك الثاني:** انطلاق من وسط المدينة و يمر بـ حي المرجة ، حي لاروكاد ، المطار ، حي فطامة الزهراء، القطب الجامعي بولحاف الدير.

الصورة رقم 20 : المسلك الثاني لمقترح التراموي



المصدر: google earth + معالجة الطلبة

**المسلك الثالث:** انطلاقا من وسط المدينة يمر بـ حي الزاوية ، حي الميزاب ، حي جبل الجرف ، حي الوثام ، حي علي مهني ، المحطة البرية ، بلدية الحمامات .

## الصورة رقم 21: مقترح المسلك الثالث لتراموي



المصدر: google earth + معالجة الطلبة

ومن شأن هذا المقترح الخاص بإنجاز الترامواي أن يحقق جملة من الأهداف، أهمها:

- 1- ربط مختلف مكونات النسيج العمراني في المدينة.
- 2- تدعيم المداخل المالية للمدينة.
- 3- التقليل من التلوث والضجيج الناتج عن وسائل النقل الجماعي (وخاصة الحافلات)، كون أن الترامواي يعد وسيلة نقل حديثة وصديقة للبيئة.
- 5- التخفيف من الازدحام في المدينة.
- 6- التقليل من إهدار الوقت في وسائل النقل الجماعي، كون أن الترامواي له مسلك خاص به.
- 7- المساهمة في تحسين صورة الجمالية للمدينة.

### خلاصة الفصل الثالث:

أهم النتائج المتحصل عليها من العينة المدروسة :

- ان النسبة الكبيرة لمستعملي النقل هم ذكور حيث تتراوح أعمارهم ما بين 18-30 سنة ، كما أن النسبة الكبيرة هي من العمال و الطلبة و التلاميذ حيث أنهم يستعملون الحافلة بكثرة في اليوم الواحد.
  - أسباب التنقل معظمها للدراسة.
  - المدة المستغرقة للوصول الى الوجهة المحدودة أو لانتظار الحافلة فكانت معظمها ما بين 10-20 د .
  - التزام النقل الحضري الجماعي بالوصول الى اخر نقطة له.
  - وسائل النقل الحضري الجماعي خاصة التابعة للخواسب غير نظيفة.
  - الاكتظاظ داخل الحافلات موجود بكثرة.
  - عدم الشعور مستعملي النقل الحضري الجماعي للراحة و كذلك للأمن داخل المحطات في الأوقات البكرة و المتأخرة .
  - السائق يلتزم نوعا ما بقواعد المرور.
  - عدم الشعور بالخوف من حوادث المرور عند استعمال النقل الحضري الجماعي.
  - مستعملي النقل الحضري الجماعي راضين نوعا ما عن الخدمة المقدمة.
- وقد قدمنا في الأخير مجموعة من الاقتراحات من أجل المساهمة في تحسين خدمة النقل الحضري الجماعي في مدينة تبسة.

## خاتمة عامة:

يعد النقل الحضري الجماعي اليوم مهم جدا في المدن - خاصة الكبرى منها- في ظل الظروف المعاصرة التي أصبحت تفرضه كمطلب أساسي لمواجهة الاختناق المروري و الاكتظاظ الذي تعرفه جل المدن الجزائرية خاصة في الطرق الرئيسية و المحاور الكبرى في المدن خاصة في أوقات الذروة، وهذا راجع الى الاستعمال المفرط للسيارات الخاصة وكذلك عدم احترام قوانين المرور و حالة الطرق .

ويمتاز النقل بالحافلات عن باقي وسائل النقل الجماعي الأخرى بكونه قادر على نقل عدد لا بأس به من الركاب في أن واحد وبتسعيرة معقولة، أضف الى ذلك أنه في متناول جميع طبقات المجتمع.

ولكي يصبح النقل بالحافلات ذو استعمال واسع من طرف السكان من خلال تنقلاتهم اليومية لا بد من تقديم خدمة نوعية للمستعملين من خلال توفر بنى تحتية و منشآت قاعدية، و وسائل مريحة وعصرية وتسيير جيد و مدروس لمسارات خطوط النقل لتغطية المدينة ككل من هذا النوع من النقل.

و من خلال دراستنا لمدينة تبسة كنموذج للدراسة ، تبين لنا من خلال الدراسة المنجزة أنها تتميز بخصائص عامة أثرت أما سلبا أو إيجابا على النقل الحضري الجماعي ، حيث أن توسع المدينة امتد على جانب الطرق الرئيسية ، و كذلك الخصائص السكانية و العمرانية حيث وجدنا انعدام للتوازن في توزيع الكثافة السكانية عبر الأحياء ، إضافة الى أن المدينة توسعت عمرانيا و أن شبكة الطرق و جميع البنية التحتية للنقل لم تعرف توسعا مغطيا لهذا التوسع العمراني.

ومن خلال الدراسة المنجزة لتقييم جودة خدمة النقل الحضري الجماعي في مدينة تبسة ، استنتجنا الى أنه يعاني من عدة مشاكل، تتمثل في أن الشبكة لا تغطي جميع أنحاء المدينة ، اشترك في المسارات مع بعض الخطوط ، تقارب كبير في مواضع بعض المواقف ، نقص عدد الحافلات في بعض الخطوط ، انعدام المراقبة الدورية لتوقف الحافلات .....الخ، وهذه المشاكل أثرت بالسلب على جودة خدمة النقل الحضري الجماعي مما أدى الى تراجع الدور و الخدمة التي يؤديها النقل الحضري الجماعي .

و بناء على ما توصلنا اليه من تشخيص و تقييم الوضع الحالي للنقل الحضري الجماعي في المدينة، فقد قمنا باقتراح بعض الحلول التي يمكن أن تساعد في تطوير خدمة النقل الحضري الجماعي ، كإعادة تهيئة الطرق ، زيادة عدد الحافلات وتهيئة أماكن انتظار الحافلات ، إعادة هيكلة بعض الخطوط و إضافة خطوط أخرى ، اقتراح مشروع الترامواي لتقليل حدة التلوث البيئي و تحسين المظهر الحضري للمدينة.

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي  
جامعة العربي التبسي تبسة  
قسم علوم الأرض والكون  
تخصص تهيئة حضرية

في إطار اعداد مذكرة تخرج لتبيل شهادة الماستر قسم علوم الأرض والكون تخصص تهيئة حضرية تحت عنوان "تقديم خدمة النقل الحضري الجماعي لمدينة تبسة" الرأبنا ان نقوم باعداد هذا الاستبيان بما يخدم موضوع البحث ، وارجوا منكم ان تفضلوا بالاجابة على هذه الاسئلة الموجودة فيه ، للعلم ان هذا الاستبيان هدفه علمي بحث و شكرا  
الخط:.....

المعلومات الشخصية

1. الجنس

1. ذكر  2. أنثى

2. العمر

1. أقل من 18 سنة  2. 18-30 سنة  3. 31-40 سنة  
 4. 41-50 سنة  5. 51-60 سنة  6. أكثر من 60 سنة

3. ماهي حالتك الاجتماعية ؟

1. عازب  2. متزوج  3. مطلق  4. أرملة

4. ماهو مستوى للتعليمي لديك ؟

1. بدون مستوى  2. ابتدائي  3. متوسط  
 4. ثانوي  5. جامعي

5. مهنتك الحالية

1. بدون عمل  2. عامل في القطاع الخاص  
 3. متقاعد  4. عامل في القطاع العام

تقديم خدمة النقل الحضري الجماعي لمدينة تبسة

6. الغرض من استعمال النقل الحضري الجماعي

1. العمل  2. الدراسة  3. التسوق  
 4. ترفيهه  5. اخرى (.....)

7. متوسط عدد المرات استعمال النقل الحضري الجماعي

8. ما الوقت المستغرق في المحطات انتظار

1. أقل من 10د  2. 10-20د  3. 20-30د  4. أكثر من 30د

9. ما الوقت المستغرق في الرحلة

1. أقل من 10د  2. 10-20د  3. 20-30د  4. أكثر من 30د

10. هل الخدمة متوفرة طوال اليوم

1. نعم  2. لا

11. الأوقات التي تتحجم فيها الخدمة

12. هل يسير النقل حسب المواعيد الزمنية

1. نعم  2. لا

13. هل تشعر بالأمان في محطات

1. لا  2. نعم

14. هل تشعر بالأمان في الحافلات

1. لا  2. نعم

15. هل تخاف من الحوادث المرورية عند استخدام النقل

1. لا  2. نعم

16. هل السفر مع النقل الجماعي مريح

1. لا  2. نعم

17. هل وسائل النقل نظيفة

1. نعم  2. لا

18. هل أجرة النقل مطولة بالنسبة لك

1. مطولة  2. غير مطولة

19. هل يلتزم النقل الحضري بالوصول الى اخر نقطة وصول له

1. لا  2. نعم

20. هل هناك اكتظاظ داخل وسائط النقل الجماعي

1. نعم  2. لا

21. هل يلتزم السائق بواعد المرور

1. يلتزم  2. يلتزم نوعا ما  3. لا يلتزم

22. هل انت راضي عن خدمة النقل الحضري الجماعي

1. راضي جدا  2. راضي نوعا ما  3. غير راضي

23. هل في رأيك هناك اجليات للنقل

1. نعم (.....)  2. لا

24. ماهي الاقتراحات لتحسين خدمة النقل الحضري الجماعي في المدينة

## المخلص:

ان النقل يلعب دورا مهما حيث أنه يربط بين مختلف أجزاء المدينة و مختلف أنشطتها و وظائفها و هو المسؤول عن ديناميكية و أهمية المدينة في مختلف مجالاتها ( اقتصادية، اجتماعية، الثقافية.....) حيث أنه يرسم شكل المدينة و يتحكم في المظهر العمراني لها.

و من خلال ما قمنا بدراسته ، يعتبر النقل الحضري الجماعي بالحافلات هو الوسيلة المناسبة للنقل داخل المدينة حيث تمتاز بمزايا ( قدرة الاستيعاب، متاحة للجميع ) و باعتبار أن موضوع الدراسة هو تقييم خدمة النقل الحضري الجماعي في مدينة تبسة ، حيث أن مدينة تبسة تتميز بموقعها الحدودي و هي نقطة عبور ما بين الولايات ، فتنوعت الوظائف و الأنشطة فيها فأصبحت تجذب السكان مما أدى الى نمو سكاني كبيرا صاحبه امتداد للمجال الحضري.

و عليه قمنا بتقييم خدمة النقل الحضري الجماعي في المدينة ، حيث وجدنا قلة في عدد الحافلات ، و عدم وجود تغطية شاملة لهته الوسيلة لمجال المدينة و على هته المشاكل قمنا بتقديم بعض المقترحات تمثلت في انشاء خطوط جديدة و ادخال وسيلة النقل الجماعي الترامواي لانعاش قطاع النقل في مدينة تبسة.

## الكلمات المفتاحية:

النقل الحضري الجماعي – شبكة الطرق – خطوط النقل – خدمة النقل الحضري الجماعي  
– الترامواي



## Résumé :

Les transports jouent un rôle important dans la mesure où ils relient les différentes parties de la ville, ses activités et ses fonctions. Ils sont responsables du dynamisme et de l'importance de la ville dans ses différents domaines (économique, social, culturel, etc.), car ils dessinent sa forme et contrôlent son aspect urbain. Le transport urbain par autobus est le moyen de transport approprié dans la ville, il se caractérise par les avantages de (capacité d'absorption, accessible à tous) Le sujet de l'étude est l'évaluation du service de transport urbain dans la ville de Tébessa. Et c'est un point de passage entre les États et une variété de fonctions et d'activités dans lesquelles il a attiré la population, ce qui a affecté la croissance d'une population nombreuse avec une extension de la zone urbaine.

Par conséquent, nous avons évalué le service de transport urbain dans la ville, où nous avons trouvé un petit nombre d'autobus, et l'absence de couverture complète des moyens de la ville et les problèmes de la ville que nous avons proposés. Certaines propositions concernaient l'établissement de nouvelles lignes et l'introduction de moyens de transport en commun, le tramway, pour relancer le secteur des transports dans la ville de Tébessa.

## فهرس المحتويات

الصفحة	العنوان
أ	الفصل التمهيدي
أ	المقدمة و طرح الإشكالية
ب	أهداف الدراسة
ج	منهجية البحث و مراحلها
ج	1- مرحلة البحث النظري
ج	2- مرحلة العمل الميداني
ج	أ- الملاحظة الميدانية
ج	ب- الاستمارة
ج	ت- المقابلة
د	3- مرحلة معالجة المعطيات و تحرير المذكرة
2	الفصل الأول : الإحاطة النظرية للنقل الحضري
2	تمهيد:
3	المبحث الأول : مفاهيم نظرية للنقل .
3	المطلب الأول : تعاريف النقل .
3	أولاً : مفهوم النقل :
3	ثانياً : أهمية النقل و مكانته في الاقتصاد
4	ثالثاً : أنواع النقل :
5	رابعاً : شبكة النقل :
5	خامساً : نظام النقل:
6	المطلب الثاني : عموميات حول النقل الحضري
6	أولاً : مفهوم النقل الحضري
6	ثانياً : علاقة النقل بالمجال الحضري
7	ثالثاً : التنقلات الحضرية
9	المبحث الثاني : تخطيط النقل الحضري ومشكلاته
9	المطلب الأول: مخطط النقل الحضري
9	1 - مفهومه :
9	2 - أهدافه :
10	3- منهجية دراسة مخطط النقل الحضري و مراحلها الأساسية
10	أولاً: منهجية دراسة مخطط النقل
10	ثانياً - المراحل الأساسية :
12	المطلب الثاني : مشكلات النقل الحضري

12	أولاً: مشكلات النقل الحضري
13	ثانياً: الحلول الممكنة لمشكلات النقل الحضري
14	خلاصة الفصل الأول :
16	الفصل الثاني : التعريف بمنطقة الدراسة
16	تمهيد:
16	المبحث الأول : التعريف بالمدينة
16	المطلب الأول : أصل التسمية والموقع
16	أولاً: أصل التسمية
16	ثانياً : موقع المدينة
17	المطلب الثاني : الدراسة الطبيعية لمدينة تبسة
17	أولاً : المناخ
18	3- التساقط و الحرارة
19	4- الرياح
20	ثانياً : الدراسة الطبوغرافية لمدينة تبسة
21	المبحث الثاني : الدراسة السوسيو اقتصادية لمدينة تبسة
21	المطلب الأول : الدراسة السكانية
21	أولاً : النمو السكاني
23	ثانياً : التركيب العمري للسكان
24	ثالثاً : الكثافة السكانية في المدينة.
26	المطلب الثاني :الدراسة الاقتصادية لمدينة تبسة
26	أولاً :توزيع السكان حسب النشاط الاقتصادي للمدينة
27	ثانياً :تصنيف السكان في المدينة
27	4- التعليم الابتدائي :
27	5- التعليم المتوسط :
28	6- التعليم الثانوي :
29	7- المستوى الجامعي :
30	8- المشغلين ( العمال ) :
31	المبحث الثالث : الدراسة العمرانية و الهياكل الموجودة في مدينة تبسة
31	المطلب الأول : الدراسة العمرانية
31	أولاً :مراحل التوسع العمراني في مدينة تبسة
32	ثانياً: اتجاه توسع المدينة
33	المطلب الثاني :الاطار المبني و غير المبني لمدينة تبسة
33	أولاً: الاطار المبني

33	3- السكن:
35	4- دراسة التجهيزات
39	ثانيا: الهياكل والمنشآت القاعدية.
39	2- الهياكل القاعدية :
39	1-2- شبكة الطرق :
40	1-2- الأرصفة :
41	1-3- أماكن الوقوف والتوقف:
43	خلاصة الفصل :
45	الفصل الثالث : خدمة النقل الحضري الجماعي في مدينة تبسة
45	تمهيد:
46	المبحث الأول: الخصائص العامة لشبكة النقل الحضري الجماعي لمدينة تبسة
46	المطلب الأول: شبكة الطرق
46	أولا: التصنيف حسب العامل الإداري
47	ثانيا: التصنيف حسب الأهمية
47	1- المحاور الرئيسية :
50	المطلب الثاني : تصنيف الطرق حسب حركة المرور
50	أولا : حركة المرور ما بين 2000 الى 4000 مركبة في ساعة
50	3- حركة مرور بين 2000 و 3000 مركبة في الساعة :
51	4- حركة مرور ما بين 3000 الى 4000 مركبة في الساعة :
52	ثانيا: حركة المرور أكثر من 4000 مركبة في ساعة
55	المبحث الثاني : خطوط شبكة النقل الحضري الجماعي لمدينة تبسة
55	المطلب الأول : خصائص خطوط شبكة النقل الحضري الجماعي لمدينة تبسة
55	أولا : خطوط شبكة النقل الحضري المستغلة من طرف الخواص و مؤسسة النقل الحضري وشبه الحضري
55	3- خطوط المستغلة من طرف الخواص:
56	4- خطوط النقل التي تشرف عليها مؤسسة النقل الحضري وشبه الحضري
57	ثانيا: محطات التوقف:
60	المطلب الثاني : أنواع الحافلات المستعملة في النقل الحضري الجماعي لمدينة تبسة
60	أولا : القطاع الخاص

61	ثانيا : القطاع العمومي
63	المبحث الثالث : تقييم خدمة النقل الحضري الجماعي لمدينة تبسة ( تحليل الاستبيان )
63	المطلب الأول : تقديم عينة الدراسة
63	أولا : مجتمع الدراسة وحجم العينة
63	3- تحديد مجتمع الدراسة :
63	4- حجم عينة الدراسة :
64	ثانيا : تحليل النتائج المتحصل عليها:
64	1- توزيع العينة على خطوط المدرسة :
64	2 - التوزيع حسب الجنس :
65	3- التوزيع حسب العمر:
65	4-التوزيع حسب المهنة :
66	5- التوزيع حسب الغرض من استعمال النقل الحضري الجماعي :
66	6- التوزيع حسب متوسط عدد مرات استعمال النقل الحضري الجماعي:
67	7- التوزيع حسب الوقت المستغرق في محطات الانتظار:
67	8- التوزيع حسب الزمن المستغرق في الرحلة :
68	9- التوزيع حسب توفر خدمة النقل الحضري الجماعي طوال اليوم:
68	10- التوزيع حسب توفر الخدمة وفق رزنامة زمنية محددة :
69	11- التوزيع حسب أجرة النقل :
69	12- التوزيع حسب التزام النقل الحضري الجماعي بالوصول الى اخر نقطة له
69	13- التوزيع حسب الشعور بالأمن داخل المحطات :
70	14- التوزيع حسب الشعور بالأمن داخل الحافلات:
70	15- التوزيع حسب الارتياح في استعمال النقل الحضري الجماعي:
71	16- التوزيع حسب نظافة وسائل النقل الحضري الجماعي:
71	17- التوزيع حسب الاكتظاظ داخل وسائل النقل الحضري الجماعي:
72	18- التوزيع حسب التزام السائق بقواعد المرور:
72	19- التوزيع حسب الخوف من حوادث المرور عند استخدام النقل الحضري الجماعي:
73	20- التوزيع حسب الرضا عن خدمة النقل الحضري الجماعي في المدينة:
73	21- العلاقة بين متغيري الجنس والغرض من استعمال النقل الحضري الجماعي.

74	22- العلاقة بين متغيري المهنة ومتوسط عدد مرات استعمال النقل الحضري الجماعي.
74	23- العلاقة بين متغيري الجنس والشعور بالأمن في المحطات .
74	24- العلاقة بين متغيري اسم الخط و توفر الخدمة طوال اليوم.
75	25- العلاقة بين متغيري اسم الخط و الوصول الى اخر نقطة له.
75	26- العلاقة بين متغيري اسم الخط والانتظام داخل الحافلات .
76	27- العلاقة بين متغيري اسم الخط و مستوى الرضا.
76	28- العلاقة بين متغيري المستوى التعليمي ومستوى الرضا.
77	المطلب الثاني : الاقتراحات لتحسين خدمة النقل الحضري الجماعي في المدينة
77	أولاً- الاقتراحات على المدى القريب:
79	ثانياً- الاقتراحات على المدى المتوسط:
81	خلاصة الفصل الثالث:
82	الخاتمة
83	المراجع

.....فهرس الصور.....

الرقم	العنوان	الصفحة
01	اتجاهات توسع المدينة تبسة	33
02	رصيف غير مهيئ	40
03	التوقف العشوائي في وسط المدينة	41
04	الطريق الوطني رقم 16.	46
05	مفترق سينا المغرب تبسة	48
06	مفترق النسر لمدينة تبسة	48
07	مفترق الطرق ( سينا المغرب )	52
08	مفترق الطرق (الأمير عبد القادر – راجعي عمار- بلقاسم يوسف )	52

53	مفترق الطرق ( شارع راجعي عمار – شارع الشادلي بن جديد " الشارع الذي يؤدي الى سكانسكا " ) .	09
58	محطة النقل البري الرئيسية ( الشمال الغربي للمدينة )	10
58	محطة النقل الريفي و البلدي ( محطة السابقة ) .	11
59	محطة النقل الريفي والبلدي (وسط المدينة بجانب السور البيزنطي )	12
59	محطة النقل الشبه الحضري و الحضري ( وسط المدينة ) لفئة الخواص	13
60	حافلة من نوع « RENAULT »	14
60	حالة بعض الحافلات من نوع الخواص	15
61	حافلات من نوع « VANHOOL »	16
78	مقترح إضافة خط للنقل الحضري	17
78	مقترح اخر لزيادة خط للنقل الحضري	18
79	المسلك الأول المقترح لتراموي	19
79	المسلك الثاني لمقترح التراموي	20
80	المسلك الثالث لمقترح التراموي	21

.....فهرس الجداول.....

الرقم	العنوان	الصفحة
01	تطورات معدلات الحرارة و التساقط (1997-2008) بمدينة تبسة	18
02	معدلات تشكل الجليد في السنة لمدينة تبسة	19
03	ترددات الرياح في مدينة تبسة	19
04	تطور عدد السكان في مدينة تبسة (1870 - 2008)	21
05	التركيب العمري لسكان مدينة تبسة 2014	23
06	توزيع نسب الشغل في القطاعات العمرانية 2014	26
07	عدد التلاميذ الابتدائية في القطاعات العمرانية لمدينة تبسة 2014	27
08	عدد التلاميذ المتوسطة في القطاعات العمرانية لمدينة تبسة 2014	28
09	عدد التلاميذ الثانوية في القطاعات العمرانية لمدينة تبسة 2014	28
10	عدد الطلبة في كليات الجامعة 2014	29
11	القطاعات العمرانية بمدينة تبسة 2010	34
12	التجهيزات التعليمية لمدينة تبسة	36
13	التجهيزات الإدارية في مدينة تبسة	37
14	التجهيزات الدينية و الثقافية	38
15	أماكن الأكثر عدد الوقوف و التوقف المتواجدة بمدينة تبسة	41
16	المحاور الرئيسية بمدينة تبسة	47
17	الطرق الثانوية في مدينة تبسة	49
18	تدفق المروري في المقترقات ما بين 2000 الى 3000 مركبة في الساعة	50
19	تدفق المروري في المقترقات ما بين 3000 الى 4000 مركبة في الساعة	51
20	توزيع حافلات الخواص في الخطوط النقل الحضري 2016	55



21	عدد الحافلات في الخطوط الشبكة الحضرية لمدينة تبسة	56
22	محطات التوقف في مدينة تبسة	57
23	توزيع عينات الدراسة على خطوط النقل الحضري خواص و المؤسسة.	63
24	توزيع العينة على خطوط المدروسة	64

.....فهرس الأشكال.....

الرقم	العنوان	الصفحة
01	تطور معدل التساقط (1997-2008) بمدينة تبسة	18
02	تطور معدل الحرارة (1997-2008) بمدينة تبسة	18
03	طبوغرافية مدينة تبسة	20
04	تطور عدد السكان لمدينة تبسة (1870-2008)	21
05	تطور معدل النمو لمدينة تبسة (1870-2008)	22
06	الهرم السكاني لمدينة تبسة 2014	24
07	نسبة الشغل في القطاعات العمرانية لمدينة تبسة 2014	26
08	عدد التلاميذ الابتدائية في القطاعات العمرانية لمدينة تبسة 2014	27
09	عدد التلاميذ المتوسطة في القطاعات العمرانية لمدينة تبسة 2014	28
10	عدد التلاميذ الثانوية في القطاعات العمرانية لمدينة تبسة 2014	29
11	عدد الطلبة في كليات الجامعة 2014	30
12	تدفق المروري في المقترقات ما بين 2000 الى 3000 مركبة في الساعة	50
13	تدفق المروري في المقترقات ما بين 3000 الى 4000 مركبة في الساعة	51
14	عدد الحافلات في الخطوط النقل الحضري	55

64	التوزيع حسب الجنس للعيينة المدروسة .	15
65	التوزيع حسب العمر للعيينة المدروسة	16
65	التوزيع حسب المهنة للعيينة المدروسة	17
66	التوزيع حسب الغرض من استعمال النقل الحضري الجماعي للعيينة المدروسة	18
66	التوزيع حسب متوسط عدد مرات استعمال النقل الحضري الجماعي للعيينة المدروسة	19
67	التوزيع حسب الوقت المستغرق في محطات الانتظار للعيينة المدروسة	20
67	التوزيع حسب الزمن المستغرق في الرحلة للعيينة المدروسة	21
68	التوزيع حسب توفر خدمة النقل الحضري الجماعي طوال اليوم للعيينة المدروسة	22
68	التوزيع حسب توفر الخدمة وفق رزنامة زمنية محددة للعيينة المدروسة	23
69	التوزيع حسب أجرة النقل للعيينة المدروسة	24
69	التوزيع حسب التزام النقل الحضري الجماعي بالوصول الى اخر نقطة له للعيينة المدروسة	25
69	التوزيع حسب الشعور بالأمن داخل المحطات للعيينة المدروسة	26
70	التوزيع حسب الشعور بالأمن داخل الحافلات للعيينة المدروسة	27
70	التوزيع حسب الانتقال بواسطة النقل الحضري الجماعي مريح للعيينة المدروسة	28
71	التوزيع حسب نظافة وسائل النقل الحضري الجماعي للعيينة المدروسة	29
71	التوزيع حسب اكتظاظ داخل وسائل النقل الحضري الجماعي للعيينة المدروسة	30
72	التوزيع حسب التزام السائق بقواعد المرور للعيينة المدروسة	31
72	التوزيع حسب الخوف من حوادث المرور عند استخدام النقل الحضري الجماعي للعيينة المدروسة	32
73	التوزيع حسب الرضا عن خدمة النقل الحضري الجماعي في المدينة للعيينة المدروسة	33
73	التوزيع حسب الجنس وغرض استعمال النقل الحضري الجماعي	34

74	التوزيع حسب المهنة و متوسط عدد مرات استعمال النقل الحضري الجماعي	35
74	التوزيع حسب الجنس و الشعور بالأمن في المحطات	36
74	التوزيع حسب اسم الخط و توفر الخدمة طوال اليوم	37
75	التوزيع حسب اسم الخط و الوصول الى اخر نقطة له	38
75	التوزيع حسب اسم الخط و الاكتمال	39
76	التوزيع حسب اسم الخط ومستوى الرضا	40
76	التوزيع حسب مستوى التعليمي ومستوى الرضا	41

.....فهرس الخرائط.....

الصفحة	العنوان	الرقم
17	الموقع الإداري لمدينة تبسة	01
24	تقسيم مدينة تبسة الى قطاعات عمرانية	02
25	توزيع السكان وكثافتهم عبر القطاعات العمرانية لمدينة تبسة سنة 2015	03
32	التطور العمراني لمدينة تبسة	04
40	الطرق الرئيسية و الثانوية في مدينة تبسة	05
54	أهم المفترقات الموجودة في تبسة	06
62	شبكة النقل الحضري الجماعي لمدينة تبسة	07

