

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم -

كلية العلوم الاجتماعية و الإنسانية

قسم علم الاجتماع

شعبة علم الاجتماع

مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر تخصص: علم الاجتماع الحضري

والموسومة بـ :

أهمية النقل الحضري في تحقيق التنمية السياحية

دراسة ميدانية : مدينة مستغانم

تحت إشراف الدكتور :

منصور خالد خوجة

من اعداد الطالب:

حمة الجيلالي

السنة الجامعية 2019 - 2020



الإهداء

إلى:
كل من آمن بالله ربا وبالإسلام ديناً وبالسراج
المنير سيدنا محمد صلى الله عليه وسلم نبيا رسولا.

إلى:
من سهرت الليالي. ورعتني بحبها من أجل
ديمومة ابتسامتي، إلى من قيل عنها الجنة تحت
أقدامها..... " أمي أطال الله في عمرها "

إلى:
من انحنى ظهره من أجلي، إلى من غابت الراحة
عليه من أجل إسعادي .

إلى:
جميع الأحبة والأصدقاء وكل من يعرف حمة
الجيلالي مهديا له هذا العمل المتواضع.
كل من بذل جهدا لرفع راية الإسلام بالعلم والعمل

حمة الجيلالي

شكر وعرفان

الحمد والشكر لله " عز و جل " حمدا يليق بجلاله على توفيقه لي لإتمام هذا البحث.

أشكر شكرا جزيلا ملؤه التقدير والاحترام من كان سببا في هذا النجاح الأستاذ الدكتور " منصور خالد خوجة " الذي لم ييخل علينا بتوجيهاته المستمرة ومتابعتي في مسيرة انجاز هذا البحث رغم كل الظروف.

كما لا يفوتني أن أوجه شكري الخالص إلى كل من:

- إدارة قسم علم الاجتماع وكل الأساتذة بدون استثناء على رأسهم السيد رئيس القسم .
 - عمال مديرية النقل على رأسهم السيد المدير.
 - عمال مديرية السياحة على رأسهم السيد المدير.
 - وكل من ساهم من قريب أو من بعيد ولو بكلمة طيبة .
- إن أصبنا فمن الله وإن أخطأنا فمن أنفسنا, ومن الشيطان والله الحمد والشكر أولا وأخيرا.

ملخص :

يعتبر نظام النقل الحضري في مدينة مستغانم نظاما حديثا ولكي يلعب دورا مهما في تنمية السياحة وتطور وظائفها المختلفة واجه عدة مشاكل أكثرها تأثيرا عدم وجود مخطط نقل حضري محين (جديد)، وهي مشكلة من المشاكل المعاصرة لاسيما في المدن، إذ أن هذه الأخيرة رغم موقعها وسطا لمدينة وتعتبر عاصمة للولاية إلا أنها تعاني صعوبة في نقل وتتنقل الأفراد لأسباب عدة منها بعد موقف الحافلة عن الأماكن السياحية أو عدم وجود إشهار أو دليل المسافر، وكذلك حتى أنه لا يوجد تنسيق بين الأماكن السياحية والفنادق ... الخ.

لذا اتجهنا إلى دراسة هذه المشكلة وتقديم حلول فيما يتعلق بالنقل الحضري وعلاقته بالتنمية السياحية بمدينة مستغانم.

الْفَهْرَسِين

فهرس المحتويات

الصفحة	المواضيع
I	إهداء
II	شكر وعرفان
III	ملخص المذكرة
IV	فهرس المحتويات
X	فهرس جداول
XI	فهرس الأشكال
XII-XI	فهرس المخططات
XIII-XII	فهرس الصور
الفصل التمهيدي	
02	مقدمة عامة
03	1. الإشكالية
04	2. الفرضيات .
04	3. الهدف .
04	4. أسباب اختيار الموضوع
04	5. المنهجية المتبعة
05	6 الأدوات المستعملة
الفصل الأول	
07	تمهيد .
07	1. النقل والتنقل
07	2. تعريف النقل :
07	3. أنواع النقل :
07	1.1.1. التصنيف وفقا للمسار
08	2.1.1. التصنيف وفقا لمجال التصنيف
08	2.1. وسائل النقل

08	1.2.1. المشي على الأقدام 2.2.1. الدراجات الهوائية والنارية
08	3.2.1. النقل الخاص
09	4.2.1. النقل نصف جماعي
09	5.2.1. النقل العمومي
10	2. مفهوم التنقل
10	1.2. أهداف التنقل
10	- تنقلات سكن . عمل .
10	- التنقلات التعليمية.
10	- التنقلات الشخصية.
10	3. النقل الحضري
11	1.3. مفاهيم تخطيط النقل الحضري
11	2.3. مخطط النقل الحضري
11	1.2.3. مفهومه
11	2.2.3. أهدافه
12	3.2.3. إعداد مخطط النقل الحضري
12	4.2.3. مراحل إعداد مخطط النقل الحضري
13	5.2.3. كيفية المصادقة واعتماد مخطط النقل الحضري
13	6.2.3. تطبيقه
13	3.3. مخطط النقل
14	4.3. مخطط الحركة والمرور
14	1.4.3. أهداف مخطط الحركة والمرور
15	5.3. النقل الحضري الجماعي
15	1.5.3. الأهداف التي ترمي إلى تحقيقها نظام النقل الجماعي
16	2.5.3. شبكة النقل الحضري الجماعي
17	6.3. تنظيم النقل الحضري
17	1.6.3. مهمة النقل الحضري الجماعي
17	1.1.6.3. منح الرخص
18	2.1.6.3. تسعيرة النقل
18	3.1.6.3. مراقبة النقل

19	2.6.3. صيغة استغلال خدمة النقل الحضري
19	1.2.6.3. التزامات الناقل
19	2.2.6.3 الشروط الواجب توفرها في الحافلة
20	II السياحة
20	1 مفهوم السياحة
21	2. أنواع السياحة
21	2.1. حسب جنسيات السياح
21	أ. سياحة خارجية (دولية)
21	ب سياحة داخلية :
21	2.2. حسب هدفها
21	أ السياحة العلاجية
21	ب السياحة الترفيهية
21	ج السياحة الرياضية
22	د السياحة الثقافية
22	هـ السياحة الدينية
22	و السياحة الرسمية
22	ز السياحة الاجتماعية
22	ع سياحة الترانزيت (العبورية)
22	2.3. السياحة حسب أماكن النوم
22	أ السياحة في الفنادق
22	ب القرى السياحية
22	ج المخيمات السياحية
22	2.4. حسب فترة الإقامة
22	أ سياحة طويلة
22	ب سياحة قصيرة
23	2.5. حسب المكان الذي يتوجه إليه السياح
23	أ السياحة الجبلية والمائية
23	ب السياحة القروية
23	2.6. حسب الشكل التنظيمي
23	أ السياحة الجماعية

23	ب سياحة فردية
23	3. مفهوم السائح
23	تعريف يفاس تينارد
23	تعريف الإتحاد الدولي للمنظمات السياحية
24	4. مفهوم التنمية السياحية
24	1.4. عناصر الجذب السياحية
25	2.4. متطلبات التنمية السياحية
25	3.4 أهداف التنمية السياحية
26	5. دراسات عالمية
26	1.5. النقل الحضري في كأس العالم بجنوب إفريقيا 2010
27	خلاصة الفصل
الفصل الثاني : تحليل المؤهلات الطبيعية والعمرانية لمدينة مستغانم	
29	تمهيد
29	1. الموقع .
29	1.1. حدود الإدارة لولاية مستغانم
30	2.1. الحدود الإدارية للبلدية
30	2. دراسة طبيعية
30	1.2. التضاريس :
31	2.2. المناخ
31	1.2.2. التساقط
32	2.2.2. الحرارة
33	3.2.2. الرياح
34-33	3. التطور التاريخي
35	4. التطور السكاني
35	1.4. توزيع سكان مدينة مستغانم
36	2.4. التركيب العمري والنوعي للسكان مدينة مستغانم
36	5. الدراسة السكنية
37	6. الدراسة الاقتصادية
37	7. التجهيزات
41-38	1.7. تحليل القطاعات

41	2.7. المؤهلات السياحية بمدينة مستغانم
42-41	1.2.7. السياحة الترفيهية
43	2.2.7. السياحة الثقافية
44	3.2.7. السياحة الدينية
46-45	4.2.7 الفنادق
47	8. عدد السياح المتوافدين لمدينة مستغانم مقيمين بالفنادق
48	خلاصة الفصل
الفصل الثالث : تخطيط النقل الحضري وعلاقته بالمقومات السياحية	
50	تمهيد :
51	1. شبكة الطرقات
51	الطرق الرئيسية
51	الطرق الولائية
51	2. المحطات الموجودة بمدينة مستغانم
51	- المحطة البرية الجديدة
51	- المحطة البرية 18 فيفري (القديمة)
52	- محطة حافلات النقل الحضري الجماعي قطاع الخاص
53	3. عروض النقل الحضري مستغانم
53	1.3. نقل الحضري جماعي
54-53	1.1.3. حافلات (القطاع الخاص):
56-55	1.2.3 المؤسسة العمومية للنقل الحضري وشبة الحضري لمستغانم
57	2.3. النقل بواسطة سيارة الأجرة
57	1.2.3. خطوط النقل الخاصة بسيارات الأجرة الجماعي
58	2.2.3. شركات الخاصة لسيارات الأجرة
60-59	4. خطوط النقل الحضري التي تساعد في الوصول إلى الأماكن السياحية
61	1.4. السياحة الترفيهية
62-61	2.4 الشواطىء
64-62	2.1.4. غابة جبل الديس
66-64	3.1.4. الحدائق العمومية
66	2.4. السياحة الثقافية
68-67	1.2.4. برج التورك

70-68	2.2.4 الحي العريق تيجديد ، ومتحف لالة عيشوش
70	3.2.4 المسجد العريق الطبانة
70	3.4. السياحة الدينية
72-71	1.3.4. مسجد الكبير – الزاوية العلاوية
74-72	2.3.4. أولياء الله الصالحين
75	5. مخطط النقل الخاص بموسم الاصطياف
75	6. دليل النقل والأماكن السياحية بمدينة مستغانم
76	7. حركة الراجلين وتشجيع النشاط السياحي بلب بمدينة مستغانم
77	خلاصة الفصل
	الفصل الرابع : المحاور الكبرى للتهيئة
79	تمهيد
79	1. بالنسبة لأماكن السياحة :
79	2. بالنسبة النقل الحضري
80	أ- البرية :
80	أ. 1. خطوط القصيرة
81	أ. 2. الخطوط الطويلة
81	ب- البحرية :
82	1. المشاة
83	2. الإعلام
84-83	خاتمة عامة
86	المصادر والمراجع

فهرس الجداول

الصفحة	عنوان الجدول	الرقم
31	المتوسط الشهري لتساقطات	01
32	متوسط درجة الحرارة الشهرية	02
35	التطور السكاني لمدينة مستغانم (1948-2015)	03
35	توزع سكان مدينة مستغانم	04
36	عدد السكان مدينة مستغانم حسب الجنس والفئات	05
37	أنماط المساكن بمدينة مستغانم	06
37	طبيعة التجهيزات بمدينة مستغانم	07
38	قطاعات بمدينة مستغانم	08
45	المؤسسات الفندقية بمدينة مستغانم	09
47	توزيع الليالي والوصول للسياح المستقرين في الفنادق	10
53	توزيع حافلات النقل الجماعي (قطاع الخاص)	11
55	توزيع حافلات النقل الجماعي (قطاع العام)	12
57	توزيع سيارات الأجرة الجماعية	13
59	توزيع شركات سيارات الأجرة	14
62	مسافات من شواطئ إلى الفنادق	15
64	مسافات من غابة إلى الفنادق	16
66	مسافات من الحديقتين إلى الفنادق	17
68	مسافات من برج الترك إلى الفنادق	18
70	مسافات من برج ، متحف إلى الفنادق	19
72	مسافات من مسجد والزاوية إلى الفنادق	20
74	مسافات من أولياء الله الصالحين إلى الفنادق	21

فهرس الأشكال

الصفحة	عنوان الشكل	الرقم
31	المتوسط الشهري لتساقطات	01
32	متوسط درجة الحرارة الشهري	02
33	تأثير الرياح على مدينة	03
34	تطور مدينة مستغانم (التطور التاريخي)	04
37	نسبة التجهيزات بمدينة	05
62	المسافة بين الشواطئ	06

فهرس المخططات

الصفحة	عنوان الشكل	الرقم
29	موقع الإداري لولاية مستغانم	01
30	الحدود الإدارية لبلدية مستغانم	02
31	مختلف التضاريس بمدينة مستغانم	03
46	يوضح الأماكن السياحية بمدينة مستغانم	04
51	موقع محطة 10 أكتوبر	05
51	موقع محطة 18 فبراير	06
52	محطات حافلات النقل الحضري بمدينة مستغانم	07
54	خطوط النقل الحضري الجماعي (حافلات)	08
56	خطوط نقل مؤسسة النقل الحضري الجماعي(قطاع عمومي	09
58	خطوط نقل بسيارات الأجرة	10
60	خطوط النقل الحضري	11
61	خطوط النقل المساعدة للوصول إلى شواطئ	12
63	خطوط النقل المساعدة في الوصول إلى غابة جبل الديس	13
65	خطوط النقل المساعدة في الوصول إلى الحدائق	14
67	خطوط النقل المساعدة في الوصول إلى برج الترك	15
69	خطوط النقل المساعدة في الوصول إلى متحف لالة عيشو	16
71	خطوط النقل المساعدة في الوصول إلى الزاوية العلوية	17

73	خطوط النقل المساعدة في الوصول إلى أولياء الله الصالحين	18
76	حركة المشاة داخل لب مدينة مستغانم	19

فهرس الصور

الرقم	عنوان الشكل	الصفحة
01	شاطئ خروبة	42
02	غابة جبال الديس	42
03	حديقة الأمير عبد القادر	42
04	غابة التي بها مخيم صيفي	42
05	مدخل حديقة التسلية	42
06	حديقة التسلية من الداخل	42
07	برج المحال الوجه الخلفي	43
08	مسجد العريق الطبانة	43
09	متحف دار القايد	43
10	متحف لالة عيشوش	43
11	الحي العريق تيجديت	43
12	مسجد الكبير (الأتراك)	44
13	الزاوية العالوية	44
14	الحفلات التي تسمى بالطعم	44
15	ضريح الولي الصالح " عميروش "	44
16	ضريح الولي الصالح " عبد الله "	44
17	ضريح الولي الصالح "مجدوب"	44
18	فندق فينيسية	45
19	فندق الهلال	45
20	فندق السنوسية	45
21	فندق الأمراء	45
22	المحطة الجديدة للنقل بين الولايات 10 أكتوبر	52
23	المحطة القديمة للنقل بين البلديات	52
24	محطة النقل الحضري 17 أكتوبر	53

53	محطة النقل الحضري مختاري الغالي	25
56	حافلات النقل الحضري العمومي	26
56	حافلات النقل الحضري الخواص	27
77	الاعتداء على الأرصفة وحتى الطريق	28
80	عربات صغيرة لنقل القصير المدى المقترحة	29
80	إشارات أماكن خاصة بدراجات الهوائية المقترحة	30
80	مواقف الدراجات الهوائية المقترحة	31
81	قطارات السياحة	32
81	حافلات النقل السياحي مكشوفة	33
81	زوارق النقل المقترحة	34
82	إعلام عن مسابقة المشي والهرولة	35
82	الأرصفة المقترحة	36
82	الممرات المقترحة	37
83	كامرات مراقبة المقترحة	38
83	كامرات مراقبة المقترحة	39

الفصل التمهيدي

مدخل عام

مقدمة عامة

1- الإشكالية

2- الفرضيات

3- الأهداف

4- أسباب اختيار الموضوع

5- المنهجية المتبعة

6- تقنيات البحث المتبعة

مقدمة عامة:

يعتبر النقل من أهم عناصر داخل المجال الحضري لأنه الشريان الذي يربط التجمعات السكانية والخدمات الإدارية والتجارية (والاقتصادية) الصناعة، الزراعة، السياحة بعضها البعض أي أن النقل عامة ضروري في التبادل وعنصر حيوي للنمو الاقتصادي.

حيث أن المجتمع يحتاج إلى نظام نقل متكامل يضمن خدمة راقية للمواطن و يربط جميع الخدمات والاحتياجات التي يحتاجها هذا الأخير، الأمر الذي سيؤدي حتما الى النهوض بالتنمية المحلية للمدينة من جميع النواحي، إذ يعمل بشكل على توزيع السكان وتدعيم الهيكل الاقتصادي بنقل مواد الضرورية للمدن، ويعتبر الركيزة الأساسية لاقتصاد الوطني، حيث يمثل قطاع النقل بأنشطته المختلفة دعامة أساسية من دعائم التقدم، وال يمكننا تصور أو تحقق النمو المتوازن بين القطاعات دون تامين احتياجات النقل فهو يقوم بدور أساسي على مستوى الاجتماعي، الاقتصادي والعمراني لكل دولة نامية أو متقدمة على حد سواء.

من بين القطاعات قطاع السياحة من القطاعات التي تحتاج إلى النقل لأهميته البالغة في خدمة السياح أنه يضمن لهم جميع التنقلات اللازمة لاكتشاف الأماكن السياحية. هذا ما أعطى الأولوية لتطوير النقل العمومي الحضري ووسائله بطريقة تضمن التنمية السياحية.

ومن هذا المنطلق تهدف هذه الدراسة لمعرفة مدى تأثير ودور النقل الحضري في تحقيق التنمية السياحية وتتألف هذه المذكرة من مدخل عام وخمس فصول:

الفصل التمهيدي كل من الإشكالية، الفرضيات، أهداف الدراسة والمنهجية المتبعة.

الفصل الأول: مفاهيم عامة حول كل من الموضوعين النقل الجماعي الحضري والتنمية السياحية.

الفصل الثاني: يضم الدراسة التحليلية للمدينة.

الفصل الثالث: دراسة تحليلية لمنطقة الدراسة وسط مدينة مستغانم.

الفصل الرابع: الاقتراحات والتوصيات التي تخدم موضوعنا.

1. الإشكالية:

تسعى معظم الدول العالم للحد من مشاكل المترتبة عن استخدام النقل وبالأخص بعد تزايد عدد السيارات الخاصة بشكل كبير، حيث أصبح من الصعب جدا على شبكة الطرق استيعاب هذه الأعداد الكبيرة منها، لذلك كان من الواجب التفكير في كيفية معالجتها والحل استعمال وسائل النقل تلبي احتياجات الأفراد الحالية والزوار المتوافدون دون المساس بحاجيات الأجيال المستقبلية وذلك من خلال تطوير وسائل النقل الحضري وتشجيع أنماط نقل تتماشى مع الأهداف التنموية السياحية.

الجزائر كغيرها من الدول العالم ليست في غنى عن هذه المشاكل والآثار السلبية الناجمة عن النقل بالتحديد النقل الحضري الذي يعتبر من أضعف الحلقات فيها، إذ يبتعد دور النقل في الجزائر عن الاحترافية والخدمة العمومية أنه لا يستجيب لتطلعات وحاجيات السكان والسياح من الجودة وضمان الأمن في معظم مدنها خاصة المدن الكبرى والمتوسطة.

من بين هذه المدن مدينة-مستغانم-هي مدينة ساحلية تمتاز بشطوطها الجميلة والجذابة إضافة إلى المرافق الساحلية، مما جعلها ذات استقطاب للسياح لكنها شهدت توسعا عمرانيا وزيادة عدد السكان نتج عنه زيادة امتلاك السيارة الخاصة مما أدى إلى تدهور في قطاع النقل سببته الدولة للتسهيلات الكبيرة التي منحتها فيما يخص القروض في حين يلاحظ عجز كبير وفقدان السيطرة على أهم الأساليب الفعالة والناجحة والمتمثلة في النقل الحضري، تتجسد هذه المشاكل في عدم تغطية كافة الأحياء، عدم تهيئة مواقفه ومحطاته، قدم حضيرته، طول مدة التقاطر والتوقف، طول مدة السير، عدم احترام مواقيت الانطلاق والوصول، قدم المركبات.

حيث أن النقل الحضري يلعب دورا هاما في التنمية السياحية للمدن ولكن هذه المشاكل المشار إليها سابقا تساعد على ضرورة امتلاك سيارة خاصة بالتالي أضحت الازدحام المروري والتلوث مشكلة تؤرق المدينة وتعرقل التنمية السياحية.

وعليه استوجب علينا البحث عن إجابات لأسئلة التالية:

- كيف يمكن للنقل الحضري تحقيق التنمية السياحية؟

2. الفرضيات:

ا/ تحسين خدمة النقل الحضري يساعد على توفير احتياجات السياح.

ب/تغطية كافة أجزاء المدينة بمخطط نقل خاص بالسياح يساهم في تنمية المدينة ومنه نحقق جزء من التنمية السياحية.

3. الهدف:

-توصل إلى حلول للنقل الحضري الخاص بالسياح المتوافدين إلى المدينة مستغانم يلبي احتياجاتهم.

4. أسباب اختيار الموضوع:

- أهم عنصر هو الإحساس بالانتماء والغيرة على مسقط راسي راجع إلى سماع الكثير من الزوار يشكون من مشكل النقل.

- أهمية الموضوع البالغة حيث انه يتناول موضوعين أساسيين بإمكانهما النهوض بتنمية الاقتصادية.

5. المنهجية المتبعة:

إن المنهجية البحث من أهم الأساليب التي تدفع بالعمل العلمي إلى تحقيق النجاح، فهي الأسلوب الذي يتبعه الباحث والإطار الذي يرسمه لبلوغ مبتغاه لذلك تكتسي المنهجية أهمية كبيرة في البحث فالبد من اختيار هذه الخيرة بشكل ملائم ومناسب مع طبيعة العمل والتخصص، ومن أجل إعطاء صورة ومفهوم واضحين عن دور النقل الحضري في التنمية السياحية ومنه الحصول على نتائج مفيدة تتعلق بهذا النوع من الدراسات بالاعتماد على المنهج الوصفي وذلك من خلال جمع وتحليل البيانات والإحصاءات والخرائط.

بالإضافة إلى اكتساب رصيد معرفي من خلال الاطلاع على الكتب والمجلات وكل ماله صلة بالموضوع كما ال يفوتنا الإشارة إليه في مثل هذه البحوث هو اللجوء الاستثمارات والمقابلات المباشرة، وهذا قصد الوقوف عن قرب ومعرفة حيثيات الموضوع.

6 الأدوات المستعملة:

ا- الخرائط والرسومات: ذلك بجمعها من مختلف المديریات.

ب- الصور الفوتوغرافية.

ج- تحقیقات میدانیة.

د- مقابلات شخصية مع مسؤولین فی مجال.

الفصل الأول

مفاهيم حول الموضوع

تمهيد

I – النقل والتنقل

- 1- تعريف النقل
- 2- مفهوم التنقل
- 3- النقل الحضري

II – السياحة

- 1- مفهوم السياحة
- 2- أنواع السياحة
- 3- مفهوم السائح
- 4- مفهوم التنمية السياحية
- 5- دراسات سابقة

خلاصة الفصل

تمهيد:

سوف نتطرق في هذا الفصل على أهم المصطلحات تتعلق بالنقل والسياحة التي تخدم الموضوع، أهميتها في توجيه الباحث في العمل.

I النقل والتنقل :

1. تعريف النقل:

لغة: من نقل ينقل نقال، نقل الشيء أي حوله من مكان لمكان، نقل الكلام أي رواه عنه¹.
ينظر للنقل في اقتصاديات النقل على أن الهدف الأساسي من وسائل النقل سواء البرية العامة والخاصة أو البحرية أو الجوية هو تحقيق أهداف محددة لا يمكن تجاهلها من أهمها عنصر التشغيل والتكليف لوسائل النقل². في حين عرفت وسائل النقل على أنها وسائل تساعد مع اختلاف أنواعها على نقل وتوصيل مجموعة من السلع أو الأشخاص من مكان إلى آخر مقابل اجر مدفوع ومتفق عليه من اجل تحقيق هدف³.

كما ينظر إلى النقل والذي يعبر عنه في بعض الأحيان بمصطلح المواصلات، على انه من الخدمات المهمة جدا أنها توفر الإنسان سهولة التنقل من مكان إلى آخر، وكلما كانت متطورة ساعدت على سرعة التنقل وحفقت الأمان وقلة الوقت المستغرق في الرحلة⁴.

1.1 أنواع النقل:

يصنف النقل حسب العديد من المعايير إلى عدة تصنيفات أهمها:

1.1.1 التصنيف وفقاً للمسار: ويشتمل على أنواع ثلاثة هي:

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

1 روابحي سناء، النمو الحضري وعالقه بمشكلات النقل الحضري، رسالة ماجستير، جامعة الحاج لخضر، باتنة 2009، ص 63.

2 أحمد عبد السميع علام : علم اقتصاديات النقل، الناشر مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الأولى، السكندرية، مصر، 2009، ص10.

3 روابحي سناء، مرجع سابق ، ص17.

4 خلف حسين علي الديلمي: تخطيط الخدمات المجتمعية والبنية التحتية " اسس-معايير تقنيات "، دار الصفاء للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، الأردن، 2009، ص 443.

النقل البري (طرق، سكة حديد، خطوط أنفاق، باصات، مركبات، أنابيب...) النقل الجوي والمشترك (طائرات، مطارات، طائرات جوية مائية).
2.1.1. التصنيف وفقا لمجال التشغيل: ويشتمل على أنواع ثلاثة هي:

النقل الداخلي وهو الذي يكون ضمن نطاق الدولة
النقل الخارجي (الدولي) وهو النقل العابر بين الدول (خارج نطاق الدولة الواحدة)
النقل الحضري وهو النقل داخل حدود المدينة ، وهو المقصود في دراستنا¹

2.1. وسائل النقل: يتم التنقل في الوسط الحضري بعدة وسائل وهي:

1.2.1. المشي على الأقدام:

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

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

2.2.1. الدراجات الهوائية والنارية:

كثرة الازدحام الناتج عن حركة السيارات، التلوث، الضجيج، الاستهلاك الكثير للطاقة، كل هذه المشاكل لا تكون عند استعمال الوسائل ذات العجلتين مثل الدراجة الهوائية أو النارية ذات المحرك لكن الأكثر استعمال هي الأولى، حيث أنها لا تتطلب مساحات واسعة للتوقف وال تحدث الازدحام وال ضجيج وال تلوث.

3.2.1. النقل الخاص:

عرف نمط التنقل بالسيارات الخاصة انتشار كبيرا في معظم دول العالم وذلك يرجع أساسا إلى التطور الكبير الذي عرفه قطاع صناعة السيارات، إضافة إلى ارتفاع المستوى المعيشي لكل عائلة.

1 محمود محيدان: ختطيط النقل الحضري، سبتمبر 2009.

4.2.1. النقل نصف جماعي:

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

5.2.1 النقل العمومي:

تعددت وسائل النقل العمومي الحضري، ومن أهم هذه الوسائل هي:

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

- الحافلات الكهربائية الترولي، باص أو الترامواي: تنطبق معظم القواعد العامة استخدام الباصات العادية على الترولي باص ويمتاز بأنه لا يحدث ضوضاء وال يسبب تلوث للهواء أثناء مسيره نظرا لاعتماده على الطاقة الكهربائية ولديه مسار محدد.

- **المترو:** وهو عبارة عن خط سكك حديدية يعتمد على الطاقة الكهربائية وهو معزول تماما عن المرور السطحي إما بواسطة ممرات علوية أو أنفاق خاصة في المنطقة المركزية من المنطقة الحضرية.²

يتوقف اختيار وسيلة النقل العام على عدة عوامل منها:³

1- عدد الركاب المطلوب نقلهم في الساعة لكل اتجاه.

1 بن السبتي مراحي، يوسف عبد الوهاب، النقل الحضري وأثره على المحيط حالة مدينة تبسة. مذكرة مهندس دولة في تسير المدن، جامعة منتوري قسنطينة، 2006، ص24.

2 د . محمد توفيق سالم، هندسة النقل والمرور، دار الراتب الجامعية 1985، ص 220، 238.

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

3 معدل زيادة الركاب ومعدل الزيادة في ملكية المركبات الخاصة.

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

5 المكانات المادية المتاحة¹.

2. مفهوم التنقل :

هو انتقال الأشخاص والسلع من مكان معين نحو مكان آخر على مسار محدد و في وقت محدد لأسباب خاصة كالدراسة و العمل و التسلية...، عن طريق وسائل النقل، ويعتبر الانتقال من مكان إلى مكان آخر لممارسة نشاط معين هو نهاية التنقل².

1.2 أهداف التنقل :

- تنقلات سكن - عمل: تربط بين مكان الإقامة ومكان العمل، وتعتبر الأكثر ضمن المجال الحضري، تعطى لها أهمية كبيرة في مجال النقل الحضري.
- التنقلات التعليمية: تغطي عمليات التنقل من وإلى المرافق التعليمية وتعتبر أقل نسبة من سابقتها.
- التنقلات الشخصية: وهي نمط ينفرد به الأشخاص تتميز فيها عدة أنواع:
 - التنقل نحو المراكز التجارية (التسوق)
 - التنقل لغرض الغايات الخاصة (الزيارات...)
 - التنقل لغرض الترفيه (سينما، مسرح...)

3. النقل الحضري :

يعرف النقل الحضري من بين التعريفات العديدة على أنه مجموعة التقنيات المستعملة والتهيئات والبنى التحتية والوسائل، التي تهدف مجتمعة أو في مجملها إلى التنظيم الإداري

1 محمد توفيق سالم، مرجع سابق، ص 216.

2 طريفة محمد، النقل الجماعي الواقع المستويات المجالية والفاق حالة مدينة عين السمارة. مذكرة ماستر في تسيير المدن والتحضر، جامعة منتوري قسنطينة، 2011، ص8.

والضمني لتنقلات الأفراد والحيوانات والسلع والمعلومات في ظروف مثلى من وقت، تكلفة وراحة.¹

1.3. مفاهيم تخطيط النقل الحضري:

" نظرا للتطورات الحضرية وما يرافقها من مشكلات للنقل في الكثير من شوارع المدن كالازدحام المروري والحوادث المرورية والمشكلات البيئية المرافقة على اختلاف أنواعها السمعية والبصرية وتلوث الهواء ... وما يسبب هذا لكم من هدر وضياح للوقت والمال والصحة والسالمة العامة في المجتمعات بدأ الاهتمام بتحسين النقل الحضري والتخطيط له للحد من هذه المشاكل.²

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

"ونظرا للزيادة المستمرة أعداد السكان داخل المدن وتعدد متطلبات الحياة الحضرية تصبح نظم النقل المتوفرة تدريجيا غير قادرة على تحقيق مستوى خدمة مناسب لنقل السكان من خلال تزايد أعداد السيارات على شبكات الطرق مما يسبب الاختناقات المرورية وزيادة الحوادث وتعرض المناطق الحضرية للتلوث البيئي بكافة صورته وأشكاله."³

2.3. مخطط النقل الحضري:

1.2.3. مفهومه: هو وسيلة تقنية تهتم بتنظيم وتسيير نظام النقل داخل التجمعات.

2.2.3. أهدافه: يهدف مخطط النقل الحضري حسب المادة 08 من المرسوم التنفيذي رقم 416

04/ المؤرخ في 02 ديسمبر 2004 إلى:

1 خلف الله بوجعمة، المدينة وتسيير النقل الحضري حالة مدينة المسيلة، مقال منشور في الانترنت بـ 2013/05/21، رابط التحميل.

<http://omranet.com/vb/attachment.php?s=3dc99733e8b14e5f52ceefe7bfc44fff&attachmentid=140&d=120406>

2 علي محمد عبد المنعم حسن، هندسة النقل والمرور، مبادئ تخطيط النقل والمرور داخل المدن، دار الراتب الجامعية 1994، ص 07.

3 علي محمد عبد المنعم حسن، مرجع سابق، ص 7.

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

3.2.3. إعداد مخطط النقل الحضري¹ :

يعد مخطط النقل الحضري حسب الحالة:

- رئيس المجلس الشعبي البلدي بالتشاور مع مدير النقل في الولاية المعنية عندما يكون محيط النقل الحضري منحصر داخل الحدود الإقليمية للبلدية.
- الوالي عندما يشمل محيط النقل الحضري إقليم عدة بلديات من نفس الولاية.
- والولاية المعنية عندما يتجاوز محيط النقل الحضري حدود إقليم الولاية واحدة، وعندما يضم المحيط أكثر من 200 000 نسمة.

4.2.3. مراحل إعداد مخطط النقل الحضري²

1 / تحليل العرض الحالي:

- دراسة شكل الشبكة الحضرية الموجودة وتحليل مختلف المعطيات السوسيو-اقتصادية.
 - تحليل مختلف الثوابت المرتبطة بنوعية الخدمة القائمة.
 - المعطيات المالية والتسييرية.
- 2 / تحليل الطلب الحالي للنقل:** من الضروري أن يستفيد الطلب الحالي للنقل على الزبائن المستعملين للنقل الجماعي إذ يمثل مصفوفة (انطلاق – وصول) على الشبكة.
- أوقات التنقلات (اليوم-الساعة).
 - سبب التنقل (مسكن-عمل).

3 / تحليل القدرة على استيعاب السوق: يركز هذا التحليل على الزبائن في المرحلة القادمة للنقل الجماعي وهي دراسة لمختلف التنقلات وبالتالي الوصول إلى توقعات الطلب المستقبلي.

1 الجريدة الرسمية، العدد 82، الصادرة بـ 22 ديسمبر 2004، ص27.

2 قاسم سالم وبن نعيمة الحاج، النقل الحضري في مدينة الجلفة. مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة في تسيير المدن، قسنطينة 2008، ص63.

14/ دراسة العالقات: تتمثل في تقريب المعلومات السابقة وتحليل العالقات (عرض - الطلب) (عرض - سوق) (طلب - سوق).

15/ حصيلة النتائج: يتم فيها تشخيص مفصل للحالة لتؤخذ كقاعدة لمختلف المراحل.

5.2.3. كيفية المصادقة واعتماد مخطط النقل الحضري¹ :

يصادق على مخطط النقل الحضري:

- المجلس الشعبي البلدي المعني عندما يكون محيط النقل الحضري منحصر داخل الحدود الإقليمية للبلدية.
- المجلس الشعبي الولائي عندما يشمل محيط النقل الحضري إقليم عدة بلديات من نفس الولاية.
- الوزير المكلف بالنقل ووزير الداخلية والجماعات المحلية والوزير المكلف بالسكن والعمران عندما يتجاوز محيط النقل الحضري حدود إقليم والية واحدة، أو عندما يضم المحيط أكثر من 200 000 نسمة.

6.2.3. تطبيقه²: يتولى تطبيق مخطط النقل الحضري:

- مدير النقل في الولاية المختص إقليميا فيما يخص تسيير الخدمات الحضرية لنقل الأشخاص عبر الطرقات واستغلالها.
- الوزير المكلف بالنقل فيما يخص تسيير خدمات السكك الحديدية والحضرية واستغلالها.
- الدولة والوالي المختص إقليميا فيما يخص إنجاز وتسيير مشاريع الاستثمار ذات الطابع المهيكلي والمنشآت الأساسية للنقل عندما يشمل المحيط الحضري إقليم عدة بلديات من نفس الولاية.
- المجلس الشعبي البلدي المختص إقليميا فيما يخص إنجاز أو تسيير المنشآت الأساسية للنقل عندما يكون المحيط منحصر داخل الحدود الإقليمية للبلدية.

3.3 مخطط النقل:

يعتبر مخطط النقل وسيلة تقنية تهتم بتنظيم وتسيير نظام النقل داخل التجمعات العمرانية الكبيرة ويرتكز أساسا على تحديد المشاكل وذلك من خلال جمع المعلومات وإجراء التحقيقات كما يهدف

1 الجريدة الرسمية : 22ديسمبر 2004 ص27-28.

2 الجريدة الرسمية: 22ديسمبر 2004 ص28.

أيضا إلى تبيان الهياكل القاعدية من حيث المكان ويعرف أنظمة النقل) شروط تسييرها و عملها و تغطية كل أنماط النقل) ويقوم بتحليل حركة المرور وتوقعات طلب النقل وكذلك دراسة احتياجات حركة المرور إلى استعمال الأراضي وذلك لتلبية الطلبات على المدى المتوسط و البعيد مع إعطاء أولوية للطلب الحالي ويعرف بشروط إنجاز المشاريع وعلى هذا الأساس يجب الربط والتنسيق بين مخطط النقل الحضري والمخطط العمراني لتسهيل تنقل الأفراد في أحسن الظروف من حيث الأمن والراحة.¹

4.3 مخطط الحركة والمرور:

هو أداة تنظيم وتسيير للمرور على المدى القريب (5 سنوات على الأكثر)، يهدف إلى تحقيق استغلال أمثل للعرض من هياكل وشبكات وحظيرة لتلبية الطلب على النقل لأفراد والسلع داخل المدينة. يقوم بتشخيص واقع المرور وتزويد السلطات بمجموعة من الأدوات التقنية والتنظيمية التي تسمح بتحسين ظروف المرور على المدى القريب للمدينة باقتراح عمليات تهيئة على مفترقات الطرق، تنظيم المرور بالأضواء، تحديد وتعديل اتجاهات السير.

1.4.3 أهداف مخطط الحركة والمرور:

- إن مخطط الحركة والمرور يهدف أساسا إلى:
- الاستغلال الأمثل للهياكل القاعدية الموجودة ضمن المجال الحضري.
- تنظيم حركة المرور للسيارات بصفة عامة بالإضافة إلى الراجلين.
- تحسين شروط حركة النقل والمرور وتسهيل سيولة الحركة وكذلك أمن الطرقات.
- التكامل والتنسيق بين جهاز النقل وشبكة حركة المرور.
- العمل على التنسيق بين جهاز النقل وعملية التطور والنمو العمراني والديمغرافي للمدينة.
- رفع مستوى الإدراك الزمني بالمقارنة مع مسافة التنقل وحركة المواطنين اليومية.
- استعمال أفضل للطاقات المادية الموجودة.
- تحديد مختلف الأماكن والوضعيات القانونية للوقوف والتوقف.
- مراحل إنجاز مخطط الحركة والمرور: إن إنجاز مخطط الحركة يجب أن يمر بالأطوار التالية:

- تحديد محيط الدراسة.
- تحديد واثبات المشكل.
- تحديد وتنسيق الأهداف المسطرة.

1 رواحي سناء ، مرجع سابق ، ص103

- صياغة الأعمال الممكنة.
 - تقدير النتائج.
 - اتخاذ القرار.
 - وضع الأشغال.
 - قياس النتائج المحصل عليها.¹
- 5.3. النقل الحضري الجماعي:**

يسعى نقل المسافرين الى تلبية حاجات النقل للمستعملين في ظروف اقتصادية واجتماعية للمجموعة الوطنية، بحيث تهدف سياسة نقل الأشخاص إلى إعطاء الأولوية لتطوير وسائل النقل الجماعي، وترمي الى تحسين مستمر لشروط الأمن والانتظام، الراحة والجودة. من بين خدمات النقل الحضري للمسافرين² :

- الخدمات المنتظمة للنقل الحضري عبر الطرقات والتي تنظمها البلديات داخل محيطها العمراني.
- خدمات نقل المسافرين عبر الطرق داخل المدن وضواحيها المباشرة وكذا مهمة النقل من المنزل الى مقر العمل التي تؤديها تجمعات سكانية هامة.
- الى جانب خدمات نقل المسافرين بالسكك الحديدية داخل المدن وضواحيها المباشرة. وذلك ال يمكن حصر عالقة النقل بالمدينة من منظور فيزيائي فقط اي ركوب ونزول المسافرين وإنما تجب طرح هذه العالقة من حيث مبدأ التنقل والاتجاه وهو المقياس المناسب لهم طبيعة تنقلات المواطنين والأحياء السكنية كما انه قوة فعالة في تحديد الأنماط المتاحة.

1.5.3. الأهداف التي يرمي إلى تحقيقها نظام النقل الجماعي:

يعتبر نظام النقل الجماعي وسيلة لتحقيق هدف شامل يتمثل في تمكين كل المستعملين من التنقل إلى كل الوجهات (مقر العمل، السكن، الخدمات، المراكز التجارية... الخ) في أحسن الظروف السرعة، الأمن، الراحة.

وللوصول الى هذا الهدف العام البد من تحقيق الأهداف الفرعية التالية³ :

1 د . محمد توفيق سالم، مرجع سابق، ص 267.

2 حلیم شیوخ و بوغریس صابر، دراسة اقتصادية لحركة حافلات نقل الحضري وتنظيمها وتنظيمها - دراسة حالة الخط وسط المدينة

1200 مسكن، مذكرة تخرج 1999 جامعة بلقايد وهران، ص 17

³ حلیم شیوخ و بوغریس صابر، مرجع سابق، ص 17-18.

- سهولة التنقل: ويكون ذلك بضمان تنقل المستعملين إلى كل نقاط وجهاتهم (أماكن العمل، الخدمات، أماكن الترفيه، الدراسة، والمعاملات اليومية وقضاء الحاجيات) في المكان والزمان المناسبين.
- الوقت المستغرق في التنقل: ويكون ذلك بتقليص الوقت الذي يستغرق المستعمل خلال تنقله
- الراحة: ضرورة وجود شروط الراحة لمستعملي النقل الجماعي النظافة، التهوية، الأمن.
- التكلفة: تخفيض التكاليف التي يستعملها مستعملو النقل أثناء التنقلات.
- التأثير على البيئة: تجنب التأثير على الظروف العادية لحياة المواطنين بالتخفيض من تلوث المحيط الذي تتسبب فيه وسائل النقل إلى جانب الضجيج الذي تحدثه المركبات.

2.5.3 شبكة النقل الحضري الجماعي:

تمثل شبكة النقل في أي إقليم درجة التقدم البشري حتى فيما لو كانت الظروف الطبيعية غير ملائمة، تتكون شبكة النقل الحضري الجماعي من خطوط حضرية بما فيها رؤوس الخطوط (بداية ونهاية الخط) ونقاط التوقف إضافة إلى حظيرة المركبات. ويمكن ترتيب الخطوط المكونة لشبكة النقل الحضري الجماعي على أساس المعايير التالية¹:

الخطوط الضرورية:

وهي الخطوط التي تضمن الربط بين الأحياء المختلفة للمنطقة العمرانية بالمركز الرئيسي ومناطق الحزب والنشاطات الحضرية، وذلك بالمرور عند الاقتضاء بالمراكز الثانوية إلى جانب التجهيزات ذات المنفعة العمومية الأكثر أهمية كالمراكز الاستشفائية والمحطات السكك الحديدية المطارات والمدارس...

الخطوط النفعية:

وهي الخطوط التي تربط مختلف الأحياء فيما بينها.

الخطوط الملائمة:

هي خطوط ليست ضرورية أو مهمة جدا ولكنها تمكن المستعملين من التنقل عليها بسهولة، سرعة وبكل راحة.

ويمكن أيضا ترتيب الخطوط على أساس المعايير العمرانية التي تتعلق بدراسة وتخطيط المسالك، وكذا باختيار وسيلة النقل المستعملة:

1 حليم شيوخ وبو غريس صابر، مرجع السابق، ص 21.

حسب تخطيط المسالك :

- يمكن للخطوط الحضرية التي تكون الشبكة الحضرية ان تكون على عدة أنواع:
 - الخطوط الشعاعية : وهي الخطوط التي تربط ضواحي المدينة بوسط المدينة.
 - الخطوط المماسية : وهي الخطوط التي تربط ضواحي المدينة وتمر مماسيا بوسط المدينة.
 - الخطوط الدائرية: هي الخطوط التي تربط جميع نقاط المنطقة العمرانية دون قطع أو المرور مماسيا بوسط المدينة، ولكنها تحيط بالمنطقة العمرانية على شكل حلقة.
 - الخطوط القطرية: وهي الخطوط التي تربط ضواحي المدينة مرورا بوسط المدينة.
- حسب وسيلة النقل :**

- تتعدد خطوط النقل المشغلة لخدمة النقل الجماعي وذلك حسب وسائل النقل المستعملة:
- الخطوط ذات الطريق الثابت: وهي الخطوط التي تستغلها وسائل النقل مثل الترامواي، القطار السلكي.
- الخطوط ذات طريق ثابت جزئيا: وهي الخطوط التي تتبع فيها مركبات النقل المشترك نوعين من الحركة في تنقلاتها مثل الحافلات التي تستعمل الأسلاك الكهربائية.
- الخطوط ذات الطريق الحر: وهي الخطوط التي تستعملها الحافلات العادية.

6.3 تنظيم النقل الحضري:

يخضع قطاع النقل الحضري لإجراءات التنظيم والمراقبة، لأنه كلما كان هناك تحكم في عمليات التخطيط وكذلك المصدقية في اتخاذ القرارات لتنظيم مختلف الاستخدامات النقلية، تكون هناك مساهمة فعالة وأكثر انسجاما وتكيفيا مع حاجة السكان لمختلف التنقلات اليومية.

1.6.3. وترتبط مهمة النقل الحضري الجماعي بالقيام بإجراءات إدارية وقانونية

تتضمن المراحل التالية¹:

1.1.6.3. منح الرخص: يجب على كل شخص طبيعي أو معنوي يرغب في استغلال خدمة منتظمة للنقل العمومي للأشخاص عبر الطرقات، أن يودع طلب رخصة لدى مدير النقل المختص إقليميا. وعندما يصدر الطلب عن شخص طبيعي، يجب أن يذكر فيه الحالة المدنية لصاحب الطلب ومقر سكنه وكذا مقر نشاطاته. أما إذا كان الطلب المقدم باسم شخص معنوي عليه أن

1 الجريدة الرسمية لـ: 08 ذي القعدة 1425 هـ/ 20 ديسمبر 2004، العدد 82، ص 20.

يذكر اسم الشركة وشكلها القانوني، وعنوان مقر هذه الشركة، والحالة المدنية للممثل الشرعي المؤهل لتقديم الطلب ومقر سكنه. ويجب أن يرفق ملف طلب الرخصة بالوثائق التالية:

بالنسبة للأشخاص الطبيعيين:

- نسخة من البطاقة الرمادية للمركبة المطلوب استغلالها.
 - نسخة من محضر المراقبة التقنية للمركبة المطلوب استغلالها قيد الصالحة.
 - مستخرج من صحيفة السوابق القضائية لا يتجاوز إصداره ثلاثة أشهر.
 - إثبات يقر أن صاحب الطلب تتوفر فيه شروط التأهيل المهني.
- بالنسبة للأشخاص المعنويين: زيادة على الوثائق المطلوبة في الحالة الأولى يطلب ما يلي:

- القانون الأساسي للشخص المعنوي.
 - نسخة من المداولة التي تم فيها تعيين الرئيس أو المسير.
 - نسخة مصادق عليها من العقد التوثيقي للتأسيس الشركة.
 - إثبات يقر أن المالك أو المسير تتوفر فيه شروط التأهيل المهني.
- وتقوم مديرية النقل بدراسة الطلبات من أجل منح الخطوط الحضرية المطلوبة، ويتعين على مدير النقل المختص إقليمياً الرد على صاحب الطلب في أجل خمسة عشر (15) يوماً ابتداءً من تاريخ استلام طلب الرخصة.

2.1.6.3. تسعيرة النقل: يتم تحديد التسعيرة بعد التشاور بين الناقلين والهيئة المشرفة على الخطوط في مديرية النقل، وكذلك مديرية التجارة في الولاية، ويراعى في تحديد قيمتها الشروط التالية:

- نوعية الحافلة.
 - عدد المقاعد المتوفرة في الحافلة.
- كما يجب على المصالح المعنية أن تقوم بإعلان الناقلين والمتنقلين بالتسعيرات التي حددت وذلك عن طريق الملصقات.

3.1.6.3 مراقبة النقل:

تتم مراقبة النقل الحضري الجماعي للمسافرين من طرف مديرية النقل للولاية، التي لها السلطة الكاملة في المراقبة على الصعيد الإداري، وذلك عن طريق إنجاز أو إقامة أجهزة تنفيذية ميدانية للتنقل لمراقبة النقل الحضري الجماعي للمسافرين على مستوى المدينة، وتتم المراقبة

كذلك من طرف أمن وشرطة المرور التي تقوم بالمراقبة الدورية اليومية، وضبط المخالفين من الناقلين، وهذا حسب المرسوم التنفيذي رقم 09-87 الصادر في 10 فيفري 1989 المتعلق بتنظيم أمن وشرطة المرور.

2.6.3. صيغة استغلال خدمة النقل الحضري¹:

يتم تحديد كيفية استغلال الخدمات العمومية للنقل الحضري وفقا لما جاء في دفتر الشروط، ويجب أن تستغل كذلك طبقا للأحكام التشريعية والتنظيمية المعمول بها، وقد صنفنا كما يلي:

1.2.6.3. التزامات الناقل:

- يجب على الناقل أن يلتزم بعدة قواعد أهمها:
- اكتتاب تأمين ضد أخطار المسؤولية المدنية المتعلقة بسير الحافلة.
- الشروع في استغلال الخدمة العمومية للنقل في أجل ال يتعدى شهرا، إبتداءا من تاريخ حصوله على وثائق الاستغلال.
- أن يضمن استمرارية الخدمة العمومية المرخص له باستغلالها.
- يجب على الناقل في حالة التوقف عن النشاط لمدة تفوق شهرا واحدا إبلاغ مديرية النقل بالولاية، وذلك أجل تعويضها بحافلة احتياطية.
- ضرورة ضمان مواصلة المسار للمتقلين في حالة توقف الحافلة بسبب عطل أو حادث.
- أن يقوم بتسليم التذاكر للمتقلين والتي تتضمن التعريف بالناقل، واسم المسلك، ورقم الخط، وثمان التذكرة ورقم الحافلة.
- يتعين على الناقل في حالة توقفه عن ممارسة نشاطه إعادة وثائق لاستغلال الأصلية إلى مديرية النقل للولاية، كي تسلم له شهادة التوقف عن النشاط.
- أن يحتفظ على متن الحافلة التي يقوم باستغلالها بالوثائق الأصلية والآتية ذكرها، وعليه أن يقوم بتقديمها للأعوان المؤهلين في حالة طلبها وهي:
- رخصة السياقة.
- البطاقة الرمادية (بطاقة ترقيم الحافلة).
- وثيقة التأمين قيد الصالحة.

1 الجريدة الرسمية ، 22ديسمبر 2004 ص-23.

- بطاقة التوقيت أو المسار حسب الخدمات المستغلة.

2.2.6.3 الشروط الواجب توافرها في الحافلة:

يجب أن تتوفر كل حافلة على بيانات مدونة على جانبيها توضح المعلومات التالية:

- لقب واسم الناقل أو إسم الشركة.
 - عنوان الناقل أو عنوان مقر شركته.
 - رقم القيد في سجل الناقلين العموميين.
 - رقم الخط المستغل.
 - لوحة توضح اتجاه المسار.
 - أن ترقم كل الحافلة.
 - إخضاع الحافلة للمراقبة التقنية.
 - ويشترط داخل الحافلة النظافة والأمن داخل الحافلة.
 - كما يجب على كل ناقل أن يزود الحافلة التي يقوم باستغلالها بالعتاد التالي:
 - علبة الإسعافات الأولية.
 - مطفأة صالحة للاستعمال.
 - مثلث الإشارات.
- يتوجب على كل ناقل أن يطلع على مضمون ومحتوى هذا الدفتر، لأن كل إخلال بأحكامه وقواعده يعرض الناقل إلى عقوبات طبقا للتشريع والتنظيم المعمول بهما.

II السياحة :

1. مفهوم السياحة¹:

بدأت المحاولات الأولى لتعريف ظاهرة السياحة في الثمانينات من القرن التاسع عشر، كان أول تعريف محدد للسياحة يعود للعالم الألماني جويير فرويلر عام 1905 م بوصفها "ظاهرة عصرية تنبثق من الحاجة المتزايدة للحصول على الراحة والاستجمام وتغيير الجو والإحساس بجمال الطبيعة وتذوقها والشعور بالبهجة والمتعة بالإقامة في مناطق لها طبيعتها الخاصة، وهي ثمرة تقدم وسائل النقل"

¹ قنصاف عثمان، التنمية السياحية بالجزائر مع التركيز على السواحل المستغانمية، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماجستير تهيئة العمرانية والإقليم، وهران 2014، ص182.

ما يعاب على التعريف السابق إهماله الجوانب الاقتصادية المترتبة عن النشاط السياحي، وهو ما حاول العالم النمساوي شوليرن شرانتنهو من التركيز عليه في تعريفه للسياحة عام 1910 م، حيث أشار إلى أن السياحة هي " اصطلاح يطلق على العمليات المتداخلة وخصوصا العمليات الاقتصادية التي تتعلق بدخول الأجانب وإقامتهم المؤقتة وانتشارهم داخل حدود منطقة أو دولة معينة."

ركز هذا التعريف على الجانب الاقتصادي ولكنه أهمل هو الآخر الجانب النفسي والثقافي للسياحة. بعد هاذين التعريفين تعاقبت الكثير من التعاريف المختلفة والحديثة للسياحة من خلال كتابات الكثير من الباحثين، الهيئات الإقليمية والدولية خاصة الاقتصادية والسياحية أهمها:

***تعريف منظمة السياحة العالمية W.T.O :** "السياحة هي أنشطة المسافرين إلى مكان خارج بيئته المألوفة لفترة معينة من الوقت لا تزيد عن سنة بغير انقطاع للراحة أو لأغراض أخرى"

***تعريف الأكاديمية الدولية للسياحة A.I.T :** "سياحة عبارة عن لفظ ينصرف إلى أسفار المتعة فهي مجموعة الأنشطة البشرية التي تعمل على تحقيق هذا النوع من الأسفار".

من خلال التعاريف السابقة يفهم بأن السياحة لها أكثر من تعريف واحد وكل منها يختلف عن الآخر بإخلاف الزاوية التي ينظر منها إلى السياحة، فالبعض ينظر إليها بوصفها ظاهرة اجتماعية، وآخرون يرونها ظاهرة اقتصادية، ومنهم من يركز على دورها في تنمية العلاقات الإنسانية والثقافية بين الشعوب . ولكن الأمر الذي تتفق فيه الكثير من التعاريف هو أن السياحة تنشأ للحصول على الراحة وليس للعمل، وأنها يجب ألا تؤدي السياحة إلى إقامة دائمة ولا تكون لأقل من 24 ساعة.

2. أنواع السياحة:1

تتميز السياحة بكثرة أنواعها ويمكن تقسيمها إلى عدة أنواع كما يلي:

1.2. حسب جنسيات السياح: تقسم السياحة إلى قسمين هما:

أ-سياحة خارجية (دولية): وتكون من قبل مواطنين أجانب داخل حدود دولة أخرى.

ب-سياحة داخلية: تتم من قبل مواطني دولة معينة داخل حدود دولتهم، وتنفق فيها عملة محلية.

2.2. حسب هدفها: تنقسم إلى عدة أقسام هي:

أ. **السياحة العلاجية:** تكمن في هذا النوع من السياحة الحاجة للعلاج الجسدي والنفسي وأمراض أخرى، وهي تنقسم حسب الوسائل الطبيعية المستخدمة في العلاج وهي تتمثل في السياحة المناخية، والسياحة العلاجية المعدنية والسياحة العلاجية البحرية.

ب. **السياحة الترفيهية:** تكمن فيها الحاجة الضرورية لاستعادة القوى النفسية والفيزيائية للفرد.

ج. **السياحة الرياضية:** ويضم هذا النوع جميع أنواع الرياضات المعروفة مثل: تسلق الجبال، رياضة الصيد، رياضة ركوب السيارات والدراجات.

د. **السياحة الثقافية:** تهدف هذه السياحة إلى زيادة المعرفة لدى الشخص وهي مرتبطة بالتعرف على التاريخ والمواقع الأثرية والشعوب وعاداتها وتقاليدها وهذا النوع من السياحة مشهور ومعروف في مصر واليونان وإيطاليا.

هـ. **السياحة الدينية:** وتعتبر من أقدم أنواع السياحة وتتمثل في زيارة المواقع الدينية والتي من أشهرها، مكة المكرمة والمدينة المنورة، وكذلك الفاتيكان في روما بالنسبة للمسيحيين.

و. **السياحة الرسمية:** وقد تكون سياسية مثل مشاركة أعضاء الوفود في احتفالات دولية أو محادثات رسمية، وقد تكون اقتصادية مثل مشاهدة المعارض التجارية والصناعية.

ز. **السياحة الاجتماعية:** وتكون هذه السياحة للمحافظة على بقاء العائلات الاجتماعية بين الأسر والأفراد، ومن أبرزها السفر من أجل زيارة الأقارب وهذا النوع مشهور في الدول التي لها جاليات تعيش في الدول المجاورة.

ح. **سياحة الترانزيت (العابرية):** برزت هذه السياحة نتيجة الحاجة إلى العبور لوقت قصير من خلال أراضي دولة معينة للوصول إلى دولة أخرى، وهي تتراوح بين يوم وأربعة أيام.

3.2. السياحة حسب أماكن النوم: وتنقسم إلى الأنواع التالية:

أ- **السياحة في الفنادق:** تعتبر من أكثر الأنواع شعبية، وهي تقدم خدمات سياحية متكاملة تشمل الخدمات الأساسية (النوم والطعام بالإضافة للخدمات الأخرى).

ب- **القرى السياحية:** ظهرت في فرنسا والنمسا بعد الحرب العالمية الثانية وكانت مخصصة لأعضاء النوادي السياحية، وأصبحت حالياً مواقع سياحية لجميع السياح.

ج- **المخيمات السياحية:** يعرف هذا النوع تطور سريع، وسبب هذا التطور أن السياح يحبون الاقتراب من الطبيعة والابتعاد عن الإزعاج والضجيج بالإضافة إلى أنه يعتبر رخيص الثمن.

4.2. حسب فترة الإقامة: وتنقسم إلى قسمين هما:

أ-سياحة طويلة: ويمكن عادة ما تكون لمدة أسابيع.

ب-سياحة قصيرة: تمتد فترتها إلى أقل من أسبوعين.

5.2. حسب المكان الذي يتوجه إليه السياح: ومن أبرز أقسامها نجد:

أ-السياحة الجبلية والمائية:

ب-السياحة القروية: ويفضلها عدد كبير من السياح لأنها توفر لهم الهدوء والطبيعة.

6.2 حسب الشكل التنظيمي: وتنقسم إلى قسمين هما:

أ-السياحة الجماعية: وتكون عندما يسافر السياح مع بعضهم جماعيا ضمن برنامج يشمل الأماكن المنوي زيارتها ومكان المنام والطعام وغيرها، وهي تنظم عن طريق وكالات السياحة والسفر وتنقسم إلى قسمين:

❖ **سياحة جماعية غير منظمة:** تنظم المجموعة الواحدة برنامج الرحلة لوحدها من حيث مدة

الإقامة في المناطق السياحية والإقليمية المنوي زيارتها وتحدد ظروف المبيت والطعام المنوي استخدامها في الأماكن أي أنه يكون غير مخطط لها مسبقا حسب البرنامج.

❖ **سياحة جماعية منظمة:** يكون برنامج الرحلة معد مسبقا من قبل شركات السياحة، ومحدد

ظروف المنام والطعام وعدد الليالي التي يقضيها السياح والأمكنة المنوي زيارتها.

ب-سياحة فردية: وهي أن يقوم السائح بمفرده أو برفقة عائلته أو بعض أصدقائه بتنفيذ رحلة على حسابه الخاص والحصول على الخدمات السياحية بالاتصال المباشر بالمشروعات السياحية.

3. مفهوم السائح¹ :

ينتقل غالبية البشر سواء داخل القطر أو خارجه، فمنهم من ينتقل للحصول على عمل، ومنهم من يهاجر وآخرون لزيارة الأقارب، وهكذا تعددت الفئات البشرية التي تنتقل من مكان لآخر والمهم هو تحديد الفئات التي تنتقل الأغراض سياحية، وقد تعددت الآراء حول تعريف وتحديد السائح ومن أبرزها نجد:

¹ قنصاب عثمان ، مرجع سابق ، ص 184.

تعريف يفاس تينارد Yves Tinard : "يمكن اعتبار السائح كل شخص ينتقل خارج محل إقامته لمدة لا تقل عن 24 ساعة أو ليلة كاملة وال تزيد عن 4 أشهر أجل أحد الأسباب التالية: المتعة، الصحة، المهمات والاجتماعات،رحلات الأعمال والتنقلات الخاصة،الرحلات الدراسية"

تعريف الاتحاد الدولي للمنظمات السياحية I.U.O.T.O : "السائح هو أي شخص يزور دولة أو جهة أو مكان غير الأماكن التي تقع داخل محل إقامته المألوفة."

وبهذا تتضح الرؤى على أن السائح هو كل شخص يترك مكان إقامته المعتادة إلى أماكن أخرى، طلبا لإشباع حاجات نفسية وروحية من أجل تجديد نشاطه، أو لأغراض أخرى كتوسيع معارفه والترفيه عن النفس وزيارة الأهل والأصدقاء، وغيرها من الحاجات التي يسعى لإشباعها من خلال قيامه بالرحلة السياحية سواء داخل البلد أو خارجه.

4. مفهوم التنمية السياحة¹:

إن التنمية السياحية هي أحدث ما ظهر من أنواع التنمية العديدة، وهي بدورها متغلغلة في كل عناصر التنمية المختلفة، وتكاد تكون متطابقة مع التنمية الشاملة، فكل مقومات التنمية الشاملة تضم مقومات التنمية السياحية. فإذا كان مفهوم التنمية الاقتصادية يعني²: استخدام الموارد الاقتصادية المتاحة في المجتمع أحسن استخدام ممكن، بحيث تدر أكبر عائد ويستفاد منها أكبر استفادة ممكنة لزيادة مستوى الدخل والتشغيل في المجتمع".

فإن مفهوم التنمية السياحية يعني³: "تعظيم الدور الذي يمكن أن يلعبه النشاط السياحي في نمو الاقتصاد الوطني، من حيث تحسين ميزان المدفوعات وزيادة موارد الدولة من العملات الأجنبية والمحلية وخلق فرص عمل جديدة مباشرة وغير مباشرة، والزيادة في التوسع العمراني عن طريق خلق مناطق جذب سياحية وسكانية في المناطق النائية."

مما سبق يمكن تعريف تنمية السياحة بأنها: "مختلف التنظيمات العامة والخاصة التي تشترك في تطوير وإنتاج وتسويق البضائع والخدمات، لخدمة احتياجات ورفاهية السياح"

1.4 عناصر الجذب السياحية²:

يمكن تلخيصها في عدة نقاط كما يلي:

* **عناصر المواقع السياحية:** تشمل العناصر الطبيعية مثل: أشكال السطح والمناخ والغابات، وعناصر من صنع الإنسان كالمتنزهات والمتاحف والمواقع الأثرية التاريخية.

1 نور الدين هرمز، التخطيط السياحي والتنمية السياحية، مجلة تشرين للدراسات والبحوث العلمية، العدد 3، سنة 2006، ص 14.
2 نور الدين هرمز، نفس المرجع السابق، ص 15.

*النقل: بأنواعه المختلفة والطرق والمسالك ووسائل النقل (البرية والجوية والبحرية...).

*أماكن الإيواء: سواء التجاري منها كالفنادق، أو أماكن النوم الخاصة مثل بيوت الضيافة.

*التسهيلات المساندة: بجميع أنواعها كالإعلان السياحي والإدارة السياحية والبنوك.

*خدمات البنية التحتية: كالمياه والكهرباء والاتصالات والأسواق وأعمال الترجمة يضاف إلى كافة هذه العناصر الجهات المنفذة لصناعة السياحة، فتنمية السياحة عادة ما تنفذ من قبل القطاع العام أو الخاص أو الاثنين معا.

2.4 . متطلبات التنمية السياحة¹ :

تنمية الصناعة السياحية تحكمها عدة اعتبارات يجب مراعاتها، فأى خطة تنمية سياحية تتطلب تحديدا لمشاكل التي تعرقل تنمية الصناعة السياحية، ووضع خطط بديلة في حال حدوث طارئ، وتدريب الأيدي العاملة المتخصصة والتي يحتاج إليها القطاع السياحي حتى تتمكن المنشآت السياحية القيام بدورها المطلوب، ووضع الأهداف الاستثمارية المتطورة لاستثمار الموارد مع توفير المناخ الاستثماري اللازم لمواكبة احتياجات الطلب السياحي المحلي والعالمي، بالإضافة إلى ضرورة دعم الدولة للقطاع السياحي وربط خطة التنمية السياحية مع خطط التنمية الاقتصادية والإدارية والاجتماعية لمختلف القطاعات.

إن القيام بإدراج مشاريع استثمارية سياحية جديدة ضمن خطط التنمية يجب أن يسبق بإدراج دراسة شاملة للتأكد من الجدوى الاقتصادية لها، ويتطلب دراسة السوق السياحي من أجل تحديد تفضيلات السياح للسعي لتأمينها قدر الإمكان، والتأكد من أن تنفيذها يسمح بالمحافظة على المواقع السياحية بشكل دائم؛ لأن جذب السياح إلى هذه المناطق قد يعتمد على المناخ أو الطبيعة أو التاريخ أو أية عوامل تتميز به المواقع السياحية، وعلى توفير شبكة من مواقع الإيواء لكل شكل من أشكال الدخل و لكل نموذج من الرغبات، وعلى رفع مستوى نظافة و جودة الخدمة السياحية لكونهما يؤديان دورا هاما في تطوير التنمية السياحية كما ال ننسى النقل لأنه عنصر فعال جدا في هذا المجال فلواله لن يتسنى لسائح التنقل بين مختلف المناطق السياحية.

3.4 أهداف التنمية السياحة²:

إن التنمية السياحية في حد ذاتها هدف كما تعد مرحلة من مراحل تحقيق هدف أكبر ألا وهو تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية للدولة. وتختلف أهداف التنمية السياحية وأساليب تحقيقها.

¹ نور الدين هرمز، نفس المرجع السابق، ص 17 .

² نور الدين هرمز، نفس المرجع السابق، ص 20 .

من دولة إلى أخرى ومن وقت إلى آخر داخل نفس الدولة ويرجع هذا إلى جملة من العوامل أهمها اختلاف الدول في مكونات عرضها السياحي وإمكانياتها التنموية وموقعها من المناطق المصدرة للسائحين بالإضافة إلى ظروفها الداخلية الاقتصادية والاجتماعية والبيئية وغيرها، فمثال نجد بعض الدول تهدف من عمليات التنمية إلى جلب أكبر عدد ممكن من السواح مما ينتج عنه العديد من المشاكل الاقتصادية، الاجتماعية، الثقافية والبيئية في حين تهدف دول أخرى إلى جذب عدد محدود من السائحين من ذوي الدخل المرتفعة.

أهم أهداف التنمية السياحية العامة:

- تحقيق نمو سياحي متوازن.
- تدعيم المردودات الاقتصادية للسياحة.
- زيادة فرص العمل وخفض معدلات البطالة.
- زيادة نصيب الدولة من النشاط السياحي.
- زيادة الدخل القومي الإجمالي.
- تنمية البنية الأساسية وتوفير التسهيلات اللازمة للسائحين والمقيمين بالدولة.
- الزيادة المستمرة في استخدام المكون الوطني من سلع وخدمات في عمليات البناء وإدارة الكيان السياحي: فجل الدول السياحية تحرص على استخدام مواردها المحلية عند إقامة وتشيد وصيانة مكونات العرض السياحي بها.
- المساهمة الفعالة في حل المشاكل الاقتصادية والاجتماعية: بحيث تتميز صناعة السياحة ناجحة في أي دولة سياحية بقدراتها على التفاعل مع مشاكل المجتمع ومساهمتها في حل مختلف المشاكل الاقتصادية والاجتماعية التي تواجهها الدولة

5. دراسة سابقة:

لقد عملت العديد من دول العالم السياحية على تطوير نظام النقل لها لخدمة سياحها هذا لأهميته البالغة في استقطاب أكثر، حيث أن السائح أول شيء يحتاجه عند وصوله إلى أي مدينة هو النقل. من بين هذه الدول يوجد:

1.5 النقل الحضري في كأس العالم بجنوب إفريقيا 2010:

لقد كان للنقل الحضري الدور الرئيسي في إنجاح الدورة، حيث عملت وسائل النقل على سهولة حركة المتفرجين وال جماهير إلى أماكن مشاهدة المباريات وإلى المرافق السياحية المتواجدة هناك،

1 محسن ميلاد التزهوني،مجلة العلوم الرياضية والمرتبطة، العدد 21، النقل السياحي ودوره في تنمية السياحة الرياضية، دراسة حالة

جنوب افريقيا (مونديال 2010) 2014 ص 35

هذا بالتوافق مع السلطات الرسمية على تجاوز معضلة الاختناقات المرورية، حيث خصص نقل يهتم فقط أو يعطي أولوية البالغة للمتفرجين المتوافدون من بلدان أخرى إذ يعتبروا سياح لنقلهم من وإلى مختلف التجهيزات، إذ اعتبرت السلطات أن إنجاح المونديال من الإمكانيات المحلية الطبيعية والسياحية فلم يكن الازدحام والوضع الأمني عائق أمام التركيز على وسائل نقل حديثة ووضع خطة إستراتيجية لنقل الأفراد داخل المدينة لاماكن الحدث الرياضي والأماكن السياحية.

خلاصة الفصل:

عالج الفصل الأول من الدراسة بعض المفاهيم النظرية المرتبطة بالنقل الحضري والسياحة اللذان لهما دور كبير في التنمية السياحية داخل الوسط الحضري للمدينة. ولأجل نجاحه البد من قدرته على تلبية راغبات المتنقلين وفقا لمستوى جودة عالي وهذا يعتمد على نجاعة نظامه الذي في الأساس يعتمد على عملية تخطيط جيدة التي تمنح القدرة على التحكم لتنقلات الأفراد في الوسط الحضري، التحكم في هذه الخيرة يمكن من معرفة العرض الواجب توفيره من اجل تغطية الطلب بالشكل الذي يمكن النقل الحضري من أداء وتكملة الجانب السياحي.

الفصل الثاني

تحليل المؤهلات الطبيعية

تمهيد

- 1- موقع مدينة مستغانم
- 2- الدراسة لظبيعية
- 3- التطور التاريخي
- 4- التطور السكاني
- 5- الدراسة السكنية
- 6- الدراسة الاقتصادية
- 7- التجهيزات
- 8- عدد السياح المتوافدين

خلاصة الفصل

تمهيد:

لا شك انه لا يوجد مشروع بدون دراسة تحليلية للمنطقة، في هذا الفصل سوف نتطرق بدراسة تحليلية لمدينة مستغانم، لكن قبل هذا نقوم بالتلميح الى الخصائص الحضرية لها بالإضافة إلى مراحل تطور المدينة عبر التاريخ، الى جانب المقومات السياحية الموجودة، وكذلك دراسة مراحل تطور السكان والسكن.

1. الموقع: مستغانم مدينة جزائرية تطل على البحر الأبيض المتوسط، هي عاصمة الولاية ونواتها الأولى، كما أنها المدينة الوحيدة التي يقطعها خط غرينتش. تتربع على مساحة 2269 كلم²، يبلغ عدد سكانها 158446 نسمة.

1.1. حدود الإدارية لولاية مستغانم:

شمالا: البحر الأبيض المتوسط.

غربا: ولاية وهران.

شرقا: ولاية الشلف.

جنوبا: ولاية غليزان و ولاية معسكر.

مخطط (01) : يمثل موقع الإداري لولاية مستغانم.



المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لمستغانم 2015 + تعديل طالب 2017.

2.1 الحدود الإدارية للبلدية:

-الشمال: البحر الأبيض المتوسط.

-الشمال الشرقي: بلدية عبد المالك رمضان، عين بودينار على الطريق الوطني رقم 11.

-الجنوب الشرقي: بلدية عين بودينار، خير الدين، صيادة.

-الجنوب: بلدية مزهران، حاسي ماماش.

مخطط(02): يبين الحدود الإدارية لبلدية مستغانم.



المصدر: جوجل ارث + تعديل الطالب 2017.

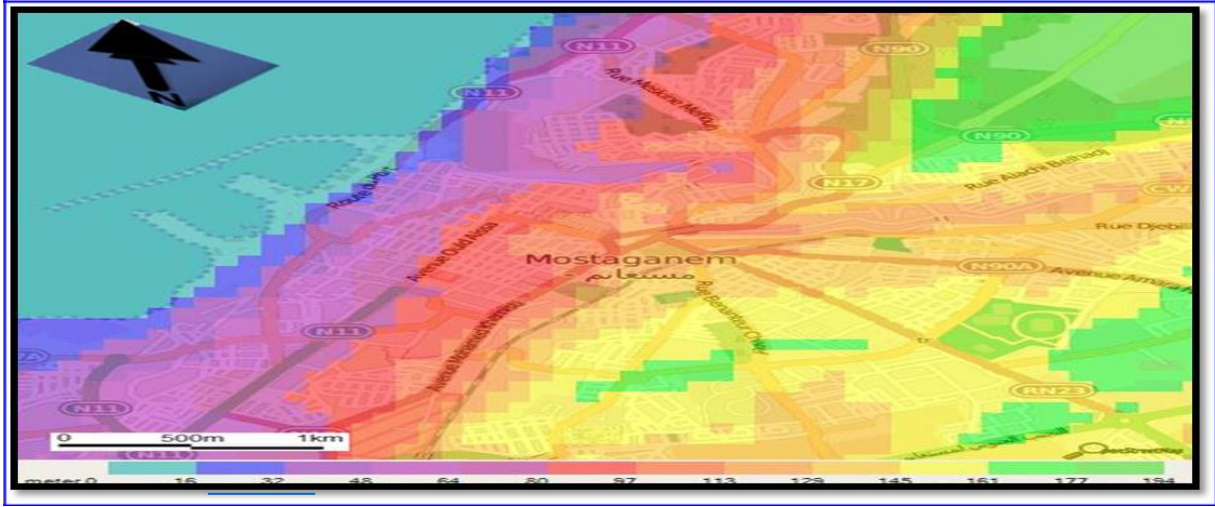
2. دراسة طبيعية:

1.2. التضاريس: تعتبر مدينة مستغانم من المدن المتعددة التضاريس الغير مستوية، يوجد بها

جبال عالية مثل جبل الديس الذي يفصل بين بلدية مستغانم وبلديتين صيادة وخير الدين، تعد

المرتفعات بالمدينة العائق الذي ارق العديد من المشاريع.

مخطط (03): يمثل مختلف التضاريس بمدينة مستغانم.



المصدر: www.srtm mostaganem.com + تعديل طالب 2017.

2.2. مناخ:

تلعب عناصر المناخ دورا مهما في استقرار الإنسان وجذب مختلف الأنشطة البشرية، وسنحاول في هذا الصدد تحليل مدى مساهمة عناصر المناخ في تطور النشاط السياحي وكذا مساهمته في تحفيز التنقلات بمدينة مستغانم.

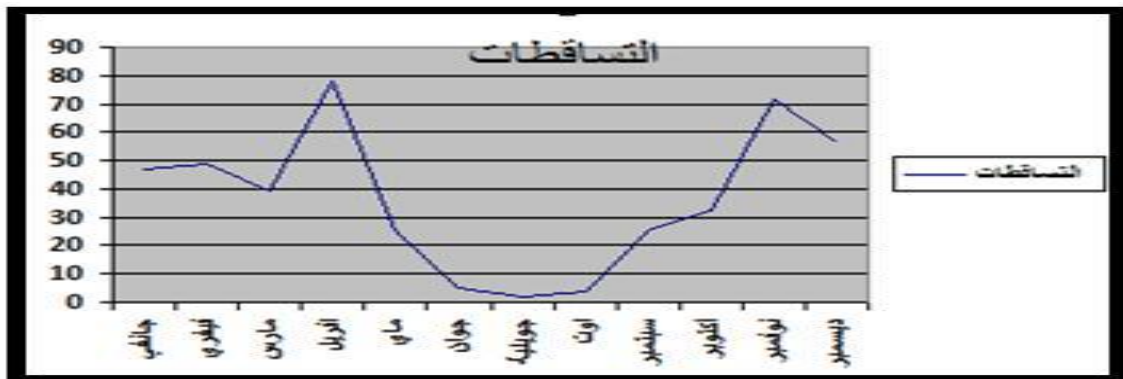
1.2.2. التساقط:

جدول (01): يمثل المتوسط الشهري لتساقطات.

الأشهر	جانفي	فيفري	مارس	أفريل	ماي	جوان	جويلية	أوت	سبتمبر	أكتوبر	نوفمبر	ديسمبر
التساقط ملم	46.65	48.91	39.01	78.18	25.56	4.76	1.94	3.60	25.57	32.57	71.43	56.71

المصدر: محطة الأرصاد الجوية بمستغانم 2016.

شكل (01): يمثل المتوسط الشهري لتساقطات.



المصدر: إعداد الطالب 2017

نلاحظ من خلال الجدول(01) والشكل(01) أعلاه أن أعلى تساقط كان في شهر أفريل إذ قدر 78.18ملم وتنخفض في شهر جويلية لأدنى معدل بـ 1.94ملم.

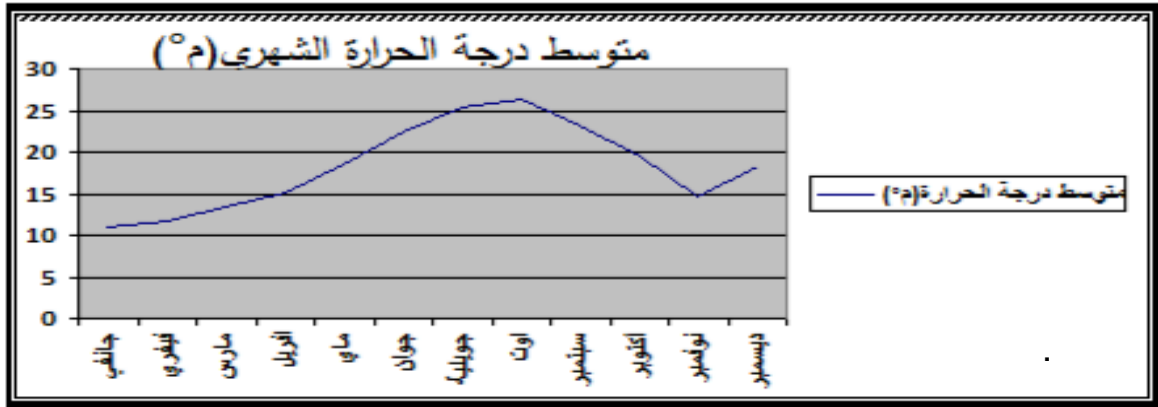
2.2.2. الحرارة:

جدول(02): يمثل متوسط درجة الحرارة الشهري.

الأشهر	جانفي	فيفري	مارس	أفريل	ماي	جوان	جويلية	أوت	سبتمبر	أكتوبر	نوفمبر	ديسمبر
متوسط درجة الحرارة	10.89	11.69	13.47	15.21	18.51	22.41	25.39	26.22	23.08	19.61	14.64	12.24

المصدر: محطة الأرصاد الجوية بمستغانم 2016.

الشكل(02): يمثل متوسط درجة الحرارة الشهري.



المصدر: إعداد الطالب 2017.

نلاحظ من خلال الجدول(01) والشكل(01) أعلاه أن درجات الحرارة ترتفع في جوان، جويلية، أوت، سبتمبر، حيث تبلغ ذروتها في شهر أوت إذ قدرت بـ 26.22م°، بما أن أدنى درجة حرارة سجلت في شهر جانفي بـ 10.89م°.

3.2.2 الرياح:

تتأثر المنطقة برياح مختلفة من فصل الى آخر منها المتكررة ومنها دائمة ببرودتها ورطوبتها:
-فصل الصيف: يتميز هذا الفصل برياح جنوبية غربية جافة.
-فصل الشتاء: رياح غربية وشمالية غربية محملة بالرطوبة.

الشكل (03) يمثل تأثير الرياح على مدينة.

المصدر: Google maps 2017 + معالجة الطالب.

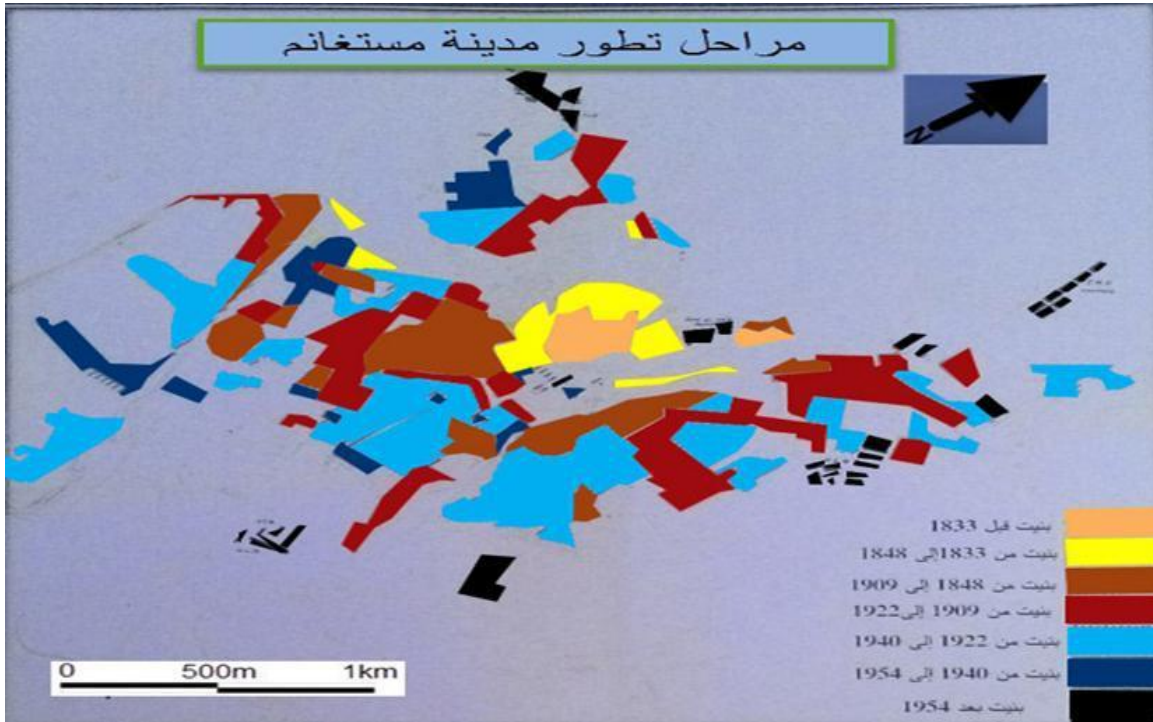
3. التطور التاريخي:

لم يتوصل الباحثون إلى وقتنا هذا على تحديد دقيق لتاريخ نشأة مدينة مستغانم وهذا راجع الى نقص الوثائق التاريخية، حيث اختلفت الروايات عنها، إلا أن بعض المؤرخين أكدوا على أنها مدينة قديمة جداً، يعود تاريخها إلى عهد الفينيقيين حيث كانت عبارة نقطة استراحة لسفنهم وأطلقوا عليها اسم "موريستاغة"، ثم دخلها الرومان في فترة ما بين (260 هـ - 268 هـ) وذلك مباشرة بعد الزلزال العنيف الذي ضرب شمال إفريقيا في عهد الإمبراطور 'كلود غالبان'، فقاموا بتجديدها وتحصينها وأطلقوا عليها اسم 'كارطينا'¹

¹ جرور محمد، عزوز بوشحمة، ميناء مستغانم نشاطاته ودوره الإقليمي، رسالة في إطار تحضير دراسات عليا، ص8.

وقد أصبحت في فترة (1061م – 1106م) تحت حكم المرابطين بقيادة 'يوسف بن تاشفين' أعطيت لها أهمية وذلك ببناء برج حربي يدعى 'برج المحال' سنة 1072م على كتلة شمال مستغانم، وهو يعتبر النواة الحقيقية لبداية ظهور مدينة مستغانم ككيان عمراني، لتصبح قاعدة إسلامية تحت اسم 'مشتى الغنائم'، نمت وازدهرت في ظل حكم 'بني زيان' ثم 'بني مرين'، كما شيد بها السلطان 'أبو الحسن علي ابن أبي سعيد' سنة 1341م المسجد الكبير لحي الطبانة الذي لعب دور كبير في نشر الإسلام بالمدينة وضواحيها، وأصبحت مستغانم حصنا قويا في عهد الأتراك حيث ازدهرت ونما عمرانها خاصة لقربها من عاصمة بايلك الغرب آنذاك وفي عام 1833م احتلت المدينة من طرف الاستعمار الفرنسي على يد الجنرال 'دي ميشال' حيث حولوا برج الأتراك الحصن إلى ثكنة عسكرية فظهرت المدينة الأوروبية الجديدة التي غيرت من النسيج العمراني الحضري للمدينة من الطابع الإسلامي إلى الأوروبي المسيطر، وبعد الاستقلال عرفت نمو سكاني وعمراني ملحوظ والتحمت الأحياء القديمة بالجديدة، لكن كل ذلك لم يمنعها بالاحتفاظ بمعالمها التاريخية التي ترجع إلى القرن 18.

شكل(04): يمثل تطور مدينة مستغانم (التطور التاريخي).



المصدر: صورة من متحف المجاهدين + تعديل الطالب 2017.

4. التطور السكاني: ان دراسة التطور السكاني للمدينة يساعد على تحديد وتيرة النمو ومدى استقطاب السكان ونفرهم من خلال الزيادة السكانية ومن الجدول الموالي ان عدد السكان يتزايد باستمرار وهذا حسب الإحصاء العام للسكان سنة 2013.

الجدول(03): يبين التطور السكاني لمدينة مستغانم (1984 – 2015).

السنة	1948	1954	1960	1966	1974	1977	1987	1998	2008	2015
السكان	53500	60000	69000	75300	101800	101600	114100	125900	145696	158446

المصدر: مخطط التوجيهي للتهيئة العمرانية 2015.

1.4. توزيع السكان مدينة مستغانم: تلعب هذه الدراسة دور كبير في الدراسة لان من خلالها سوف نتعرف على نسب السكان خاصة الشباب، ومنه نجاح عملية التدخل.

يتوزع سكان المدينة مستغانم كما يلي: 156750 نسمة بمركز المدينة و1696 نسمة بمناطق مبعثرة، بالنسبة للمناطق الثانوية فال يوجد.

جدول 04 يبين توزيع سكان مدينة مستغانم.

النسبة %	المجموع	عدد الإناث	عدد الذكور	الأسر	
98.93	156750	79817	76933	34263	مركز المدينة ACL
1.07	1696	892	804	270	المناطق المبعثرة ZE
100	158446	80709	77737	34533	المجموع

المصدر: مخطط التوجيهي للتهيئة العمرانية لمدينة مستغانم 2015+ معالجة طالب 2017.

من خلال الجدول (04) يتبين لنا أن الأغلبية الساحقة من السكان يقطنون بمركز المدينة أي حوالي 98.93% من مجموع السكان، في حين أن الباقي يقطنون في المناطق المبعثرة.

2.4. التركيب العمري والتنوع للسكان لمدينة مستغانم:**جدول 05 : عدد السكان لمدينة مستغانم حسب الجنس والفئات.**

الفئات العمرية	الذكور	الإناث	المجموع
04-00	7211	6875	14086
09-04	5899	5806	11705
14-10	6499	6326	12825
19-15	6966	6942	13908
24-20	7236	9135	17965
29-25	7038	7265	17490
34-30	5721	6084	14995
39-35	5035	5291	13514
44-40	4732	4935	9668
49-45	4079	4178	8258
54-50	3399	3470	6869
59-55	2773	2603	5376
64-60	1650	1855	3505
69-65	1331	1593	2925
74-70	1037	1374	2412
79-75	677	936	1614
80 فأكثر	470	822	1293
غير مصرحة	18	23	41
المجموع	78149	80297	158446

المصدر: مخطط التوجيهي للتهيئة العمرانية لمدينة مستغانم 2015.

من خلال الجدول السابق نلاحظ ان مجتمع مدينة مستغانم مجتمع شابي حيث تمثل الفئة 40.36% من عدد السكان، يليه فئة المراهقين بـ 16.87%، ثم الكهول بـ 15.64%، أما الشيوخ 10.80%، والباقي يمثل فئة الأطفال من 00 إلى 4 سنوات والفئة الغير مصرحة.

5 الدراسة السكنية: تمتاز مدينة مستغانم كغيرها من المدن بالتنوع في أنماط المساكن التي تحتويها، والجدول الموالي يبين الأنماط التي حددها المخطط التوجيهي للتهيئة العمرانية 2015.

جدول 06 : يبين أنماط المساكن بمدينة مستغانم.

النمط	جماعي	فردى	تقليدى	تصديري	أخر	غير مصرحة	المجموع
عدد مساكن	11835	10949	2314	509	97	22	25726
النسبة%	46	42.6	9	2	0.3	0.1	100

المصدر: مخطط التوجيهي للتهيئة العمرانية لمدينة مستغانم 2015.

6 الدراسة الاقتصادية:

*النشاط الصناعي: لقيت الصناعة تدهورا كبيرا مقارنة بنسبة لسنة 1987 حيث اختفى أكثر من نصف الوظائف الصناعية والباقي مهدد بنقص الإنتاج في حال عدم وضع مخطط إداري لهذه الشركات.

*النشاط الزراعي: هذا النشاط يوظف حوالي 300 شخص، حسب مديرية الفالحة، تبلغ مساحة الأراضي الزراعية الإجمالية

200 هكتار، مستعملة كما يلي: 100 هكتار مستعملة لزراعة البقول، و50 هكتار مستعملة في زراعة الأشجار، والباقي في زراعة البقول، لكن هذا القطاع يتعرض للمنافسة من طرف الاستعمالات الأخرى للأرض.

*بالإضافة إلى هذه المعطيات فان النشاط السياحي قد بدأ يتطور بشكل ملفت في السنوات الأخيرة، وسنحاول تخصيص جانب مهم من دراستنا لتحليل تطور النشاط السياحي بالمدينة.

7. التجهيزات:

الشكل 05 : نسبة التجهيزات بالمدينة



المصدر: إعداد الطالب 2017.

الجدول 07 : يبين طبيعة التجهيزات بمدينة مستغانم

نوع التجهيز	العدد	النسبة
طبيعية وتكوينية	79	37.56
صحرانية	20	9.43
ادارية	12	6.04
بنية	29	13.68
ترفيهية ورياضية	25	11.79

4.24	09	أمنية
02.83	06	مالية وتأمينية
1.41	03	بريد ومواصلات
4.72	10	سياحية
2.83	06	أهم الوحدات الصناعية
6.51	14	تجهيزات أخرى
100	215	المجموع

المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لمدينة مستغانم 2015+ تعديل الطالب 2017.

1.7. تحليل القطاعات:

من خلال المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير المخصص للبلدية، حيث حددت القطاعات الموجودة بمدينة مستغانم مع تحديد المساحة، التجهيزات الموجودة خصوصا السياحية، والموضحة في الجدول التالي:

جدول (08) : يبين قطاعات بمدينة مستغانم.

التجهيزات السياحية	التجهيزات	COS		المساحة ha	القطاع	رقم القطاع
		max	min			
	جامعة، مسجد الأثر، ساحة لعب، محطة بنزين، ثانوية، مدرسة، إقامة الجامعية، مدرسة، سوق.	0.8	0.6	88.61	المنطقة الجامعية لخروية	01
مخيم صيفي حديقة تسلية	مركز نكورين، مخيم صيفي، شرطة حضرية، متوسطة، مسجد، ساحة لعب، ثانوية، مركز تجاري، دار الشباب، حضنة، حديقة تسلية الأكبر في إفريقيا	0.8	0.6	195.53	خروية	02

متحف جهوي	مستشفى خروية، زاوية، الضميمة المدنية، إقامة جامعية، متحف جهوي	1	0.8	88.04	الإقامة الجامعية لخروية	03
	مركز إعادة التربية، عيادة، مستشفى الامراض النفسية	0.8	0.6	28.26	Pos crma	04
	مسجد الاتراك، برج المياه القديمة، مقبرة، عيادة تجديد	0.8	0.6	82.84	300مسكن	05
حديقة العرصة المسرح المكشوف متحف لالة عيشوش برج التورك الزاوية العلوية	حديقة العرصة، مركب رياضي، مذبح، مستشفى، مسجد، متوسطة، زاوية، مدرسة، حضيرة بلدية، مسجد، مقبرة، سوق، قصر العدالة، المسرح المكشوف، برج تورك، مدرسة لذوي الاحتياجات الخاصة، متحف الضريح لالة عيشوش، بيت الحرف، عيادة امراض الصدرية، الزاوية العلوية	1.5	0.8	105.12	تجديد	06
المسجد العريق طبانة	مركز صحي، مركز إعادة التأهيل، مدرسة، المسجد العريق طبانة	0.75	0.5	11.03	الدرب	07
	مدرسة، ساحة لعب، سونلغاز، متوسطة، مستودع، نافثال، عيادة	1	0.8	29.21	مرتفع بحري	08
فنادق الاوراسي حديقة الأمير عبد القادر	متوسطة، ثكنة عسكرية، الولاية، قصر العدالة، الدرك الوطني، البريد الجزائر، عيادة، بنك التنمية الفلاحية، السوق المغطاة، الخطوط الجوية الجزائرية، القرض الشعبي الجزائري، بنك الجزائر الخارجي، مجمعة محمد سعيد، البلدية، مدرسة، محكمة، ثانوية، مديرية الصحة، فندق الجزائر، فندق الهلال، سونلغاز، جامعة، الشركة الجزائرية للتبغ،	1.2	0.8	212.75	مركز المدينة الجزء السفلي	09

	اتصالات الجزائر الحماية المدنية، مستودع، مديرية الجزائر، مديرية التربية، خزان مياه، حديقة الأمير عبدالقادر، المقبرة اليهودية، وحدة تكرير السكر، مركز تسوق، محطة حضرية، مدرسة الفنون الجميلة، صندوق التعاقد الوطني، المركز الطبي الاجتماعي، إدارة الاستخبارات والامن					
دار الثقافة	مديرية الري، متوسطة، ثانوية، قاعة رياضية، مدرسة، ملعب، مدرسة التكوين الشبه الطبي، الحماية المدنية، مديرية التعمير والبناء، مسجد، مركز التكوين المهني، مركز الصحي، مستوصف، دار الثقافة عبدالقادر بنعلولة، مقبرة مسيحية، ش و للمواد الغذائية	1.2	0.8	183.66	مركز المدينة العلوي	10
	مدرسة، عيادة، مركز ثقافي، وكالة بناء، ثانوية، حضانة، جامعة(05)، متوسطة، مركز تجاري، سوق	0.8	0.6	165.01	الحي الجبلي	11
فندق فينيسية سنا 3D	إقامة جامعية، جامعة(01)، المديرية العامة للضرائب، المجمع الرياضي، مدرسة، ساحة لعب، نقل حضري، مسجد، وكالة عقارية، محطة بنزين، محطة الحافلات الجديدة، سنا3D، ملعب، مسبح اولمبي، فندق، ثانوية، مستودع فحم، متوسطة	1.2	0.8	234.42	05 جويلية	12

13	المحطة	102.90	0.6	0.8	مصاحف نقية، ثانوية، مركز ثقافي، ساحة لعب، مدرسة، سونترالك، مسجد، مكتب محاماة، محطة فندق الأمير فندق السنوسية
14	منطقة المناوبة	82.07	0.6	0.8	مقبرة، متحف المجاهد، ميناء مستغانم
15	منطقة النشاطات	100.31	0.6	0.8	مقبرة، محطة توليد الكهرباء
16	منطقة ترفيه	36	0.1	0.2	

المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لمدينة مستغانم 2015 + معالجة الطالب 2017.

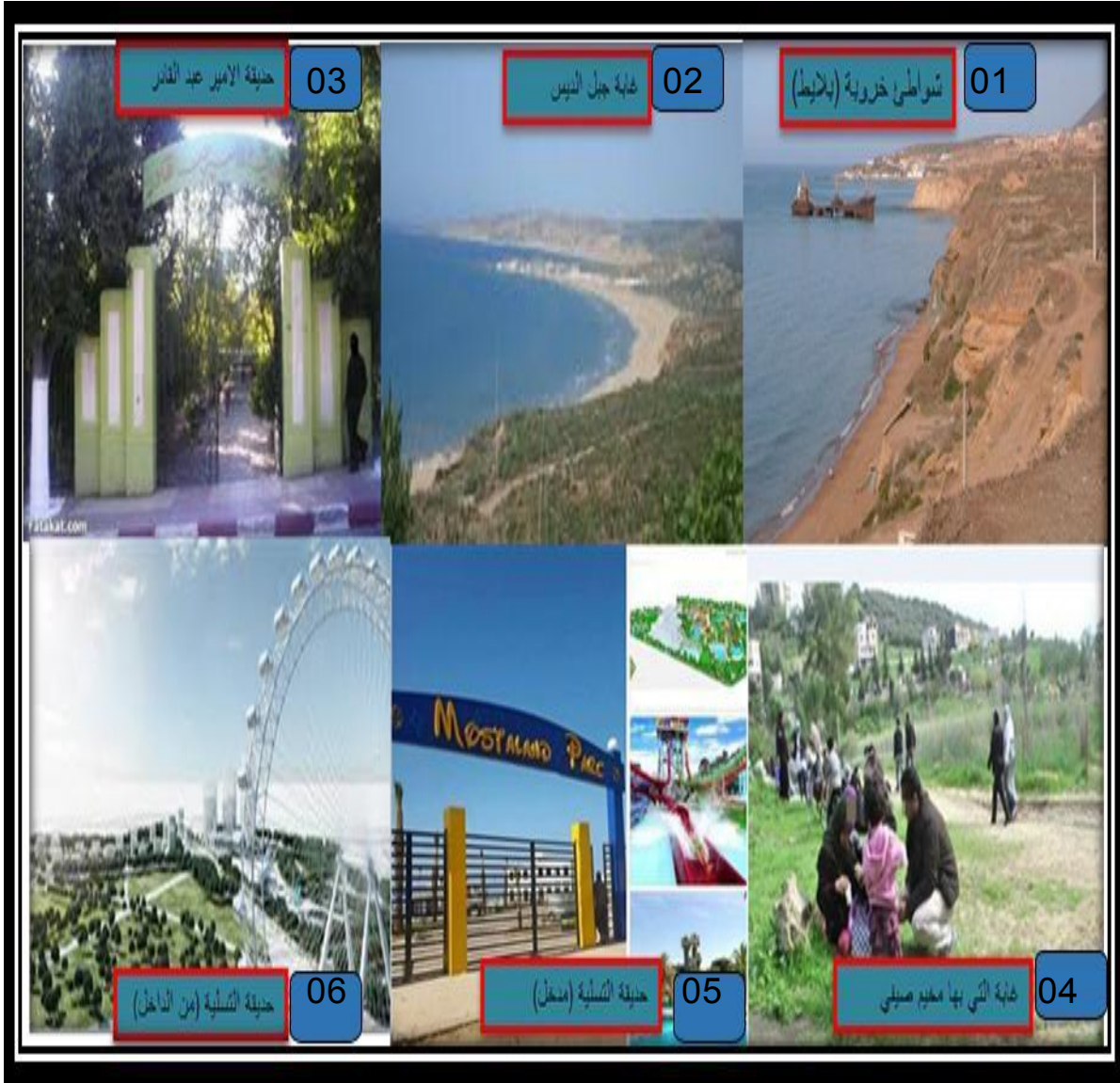
بعد تحليل لمدينة مستغانم واستنادا لمخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير وجدنا أن المدينة تحتوي على 16 قطاع عمراني مقسمين حسب الوظيفة سواء كانت سكنية، سياحية ترفيهية... او غيرها من الوظائف، لكن في هذه الدراسة يهمن الجانب السياحي يوجد العديد من التجهيزات السياحية بدون ذكر التي هي في طور الإنجاز.

2.7. المؤهلات السياحية بمدينة مستغانم: إن قطاع السياحة في مستغانم هو القطاع الرائد والجد استراتيجي، وذلك يعود للمقومات التي تزخر بها المدينة والتي تتمثل في:

1.2.7. السياحة الترفيهية: يوجد في مدينة مستغانم العديد من الأماكن ونقاط الجذب للترفيه والاستجمام والترويح عن النفس، تتمثل في الشواطئ المحروسة (شاطئ سيدي مجدوب، باليط، مطربة) والغابات (غابة جبل الديس المطل على البحر)، الحدائق الكبيرة (حديقة الأمير عبد القادر، حديقة العرصة، حديقة التسلية parck بخروبة)، إضافة الى مخيم صيفي.

*حسب مدير مديرية السياحة يوم 2017/03/15 بعد دراسة من شهر مارس الى غاية سبتمبر 2016 ان هذا النوع يستقطب أكثر من 10723940 سائح، منها 11050 سائح من خارج الوطن، فرنسا، ألمانيا، سويسرا، إيطاليا، تركيا (10950 سائح هم الجالية الوطنية في الخارج والبقية من أصول أوروبية). و 10712890 سياح جزائريين من 48 ولاية، (من داخل البلدية وخارجها).

الصور (01-02-03-04-05-06) بعض صور لاماكن السياحة الترفيهية.



المصدر: من التقاط الطالب. 2017/03/17

2.2.7. السياحة الثقافية: تزخر مدينة مستغانم الأماكن والمعالم الأثرية كثيرة نظرا لتاريخها العريق، أما مباني شاهدة أو متاحف، أبرزها: برج المحال أو كما يسمى ببرج تورك الذي بني في عهد 'المرابطين' سنة 1072م، مسجد الطبانة الذي شيده السلطان أبو الحسن علي ابن أبي سعيد في ظل حكم 'بني زيان' سنة 1341م، الأحياء القديمة مثل تجديد التي يمتزج بانيها بين بنايات الاستعمار الفرنسي وبنايات الأتراك، متحف المجاهد، متحف لالة عيشوش.

الصور (7 - 8 - 9 - 10 - 11) بعض صور لاماكن السياحة



المصدر: من التقاط الطالب 2017/03/17.

*حسب مدير مديرية السياحة يوم 2017/03/15 إن السياحة الثقافية بمدينة مستغانم لا تستقطب الكثير من السياح لأسباب تسييريه من جهة وإهمال السياح الجانب الثقافي من جهة أخرى، واهتمام بالجانب الترفيهي حيث سرح بان اقل من 1000 سائح سنة 2016 قاموا بزيارة أماكن مختلفة و90% الأجانب من خارج الوطن أما الباقي من واليات مختلفة.

3.2.7. السياحة الدينية: من عادات وتقاليد ولاية مستغانم يوجد ما يسمى "بالطعم" وهو احتفال تقليدي يقام عند مقام الأولياء الصالحين يكون فيه مسابقات ركوب الخيل، سوق، وإطعام الحضور من طرف أهل المنطقة حيث يأتي إليه الكثير من زوار من خارج المدينة، يوجد 3 في مدينة مستغانم 'سيدي مجدوب، سيدي عبد اهلل، سيدي عميروش(، إضافة إلى الزاوية العالوية ومسجد الكبير)مسجد الأتراك(التي تقام فيه الكثير من المسابقات الوطنية لحفظ القرآن وحفلات الدينية (مديح الديني).

الصور 12-13-14-15-16-17 : بعض صور لاماكن السياحة الدينية



المصدر: من التقاط الطالب 2017/03/17.

* حسب مدير مديرية السياحة يوم 2017/03/15، أكثر من 20000 سائح من واليات مختلفة يزورون مدينة مستغانم شهر جانفي وفيفري لحضور حفلات التي تقام في المدينة والتي تسمى "بالطعم" الخاصة بأولياء الله الصالحين (2016) رغم وجود كل هذه المؤهلات السياحية إلا أنها تعاني من نقص التهيئة بسبب الإهمال وعدم اتخاذ السلطات المحلية مخطط واضح للسياحة واعتمادهم فقط على السياحة الشاطئية حيث أن جل التدخلات والمشاريع تنطلق على حساب هذا الأخير.

4.2.7 الفنادق: تحتوي مدينة مستغانم على 4 فنادق ومرقدين بسعة استقبال 596 سرير،

موزعة حسب الجدول التالي:

الجدول (09) يبين المؤسسات الفندقية بمدينة مستغانم:

عدد مناصب الشغل		سعة الاستقبال	درجة التصنيف	المؤسسة الفندقية	
الموقفة	الدائمة				
03	05	30	*2	فينيسيا	الفنادق
02	08	94	*2	السانوسية	
08	17	104	*1	النخيل(الامراء)	
/	50	311	*1	الزهور(الهلال)	
02	03	38	اقترح تصنيف في رتبة *1	الباهية	مراقات
/	/	19	/	الدوفان	

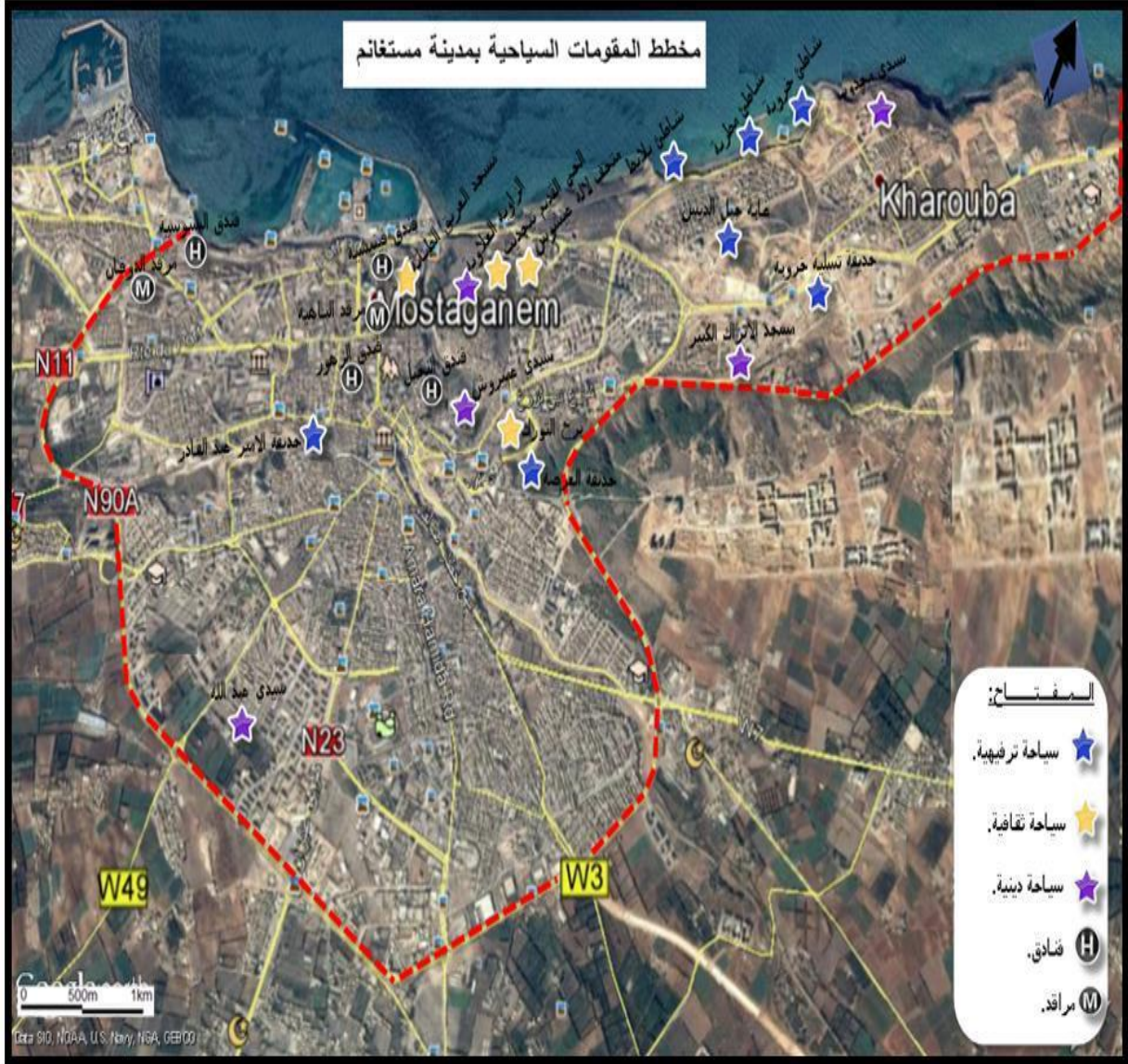
المصدر: Monographie de Mostaganem 2015

الصور 18-19-20-21: تبين الفنادق بمدينة مستغانم.



المصدر: من التقاط الطالب 2017/03/17.

مخطط 04 : يوضح الأماكن السياحية بمدينة مستغانم.



المصدر: جوجل ارث + تعديل الطالب 2017.

من خلال الجدول 09 نلاحظ أن الفنادق بمدينة مستغانم ذات خدمة متوسطة، حيث نجد فندقين نو 2* وفندقين ب 1* فقط وهذا الأمر ينعكس سلبا على السياحة بمدينة مستغانم.

8 عدد السياح المتوافدين لمدينة مستغانم مقيمين بالفنادق: يتوافد العديد من السياح لمدينة مستغانم من المحيط المجاور للمدينة ومن خارجها، حسب الجدول التالي:

جدول 10: توزيع الليالي والوصول للسياح المستقرين في الفنادق:

الجزائريين		الأجانب	
الليالي	الوصول (سائح)	الليالي	الوصول (سائح)
76017	69887	12572	2801

المصدر: Monographie de Mostaganem 2015.

من خلال الجدول السابق نلاحظ أن السياح الجزائريين الذين زاروا مدينة مستغانم في أشهر ماي، جوان، جويلية 2016 أكثر من سياح الأجانب حيث بلغ عدد الجزائريين 69887 سائح أما الأجانب 2801 سائح.

بعد الزيارة ميدانية لوكالة عقارية وذلك لأنني لاحظت أن الكثير من السياح يقومون بكراء سكنات لمدة زمنية المراد مكوثها بمستغانم، تحدثت مع صاحب المصلحة العقارية عن عدد السياح الذين يستأجرون شقق فصرح أن طبيعة خدمة الفنادق وغلائها خاصة في فصل الصيف رغم السائح عن إيجاد حل آلا وهو استئجار شقة، حسب نفس المصدر هناك 50% من السياح يستأجرون شقق بدون عقود كراء، لان كراء يخدمهم أكثر من فنادق خاصة إذا كانت المدة طويلة، و20% من سياح الأجانب يقومون بزيارة أهاليهم (الجالية الجزائرية عامة أو المستغانمية بالأخص بالخارج).

خلاصة الفصل:

من خلال وقوف على المعطيات الميدانية وتحليلنا لمختلف المؤهلات السياحية لمدينة مستغانم استطلعت استخلاص بعض النقاط:

- تحتل مدينة مستغانم موقع استراتيجي هام في الغرب الجزائري.
- تتوفر على مؤهلات سياحية متنوعة يمكن ان تجعلها وجهة سياحية وطنية على مدار السنة ليس فقط في موسم الاصطياف.
- وجود نقص كبير في مرافق الاستقبال من حيث النوع والكم وتركزها في مركز المدينة.
- تتميز المدينة بنسبة كبيرة من الشباب الأمر الذي يتطلب التفكير جديا في توفير مشاريع ترفيهية لتلبية الطلب من جهة وتوفير مناصب العمل من جهة أخرى.
- التركيز على مشاريع تخدم السياحة الشاطئية الموسمية بالرغم توفر مقومات سياحية متنوعة.

الفصل الثالث

تخطيط النقل الحضري وعلاقته بالمقومات السياحية

تمهيد

- 1- شبكة الطرقات
- 2- المحطات الموجودة بمدينة مستغانم
- 3- عروض النقل الحضري
- 4- خطوط النقل الحضري التي تساعد في الوصول إلى
الأماكن السياحية
- 5- مخطط النقل خاص بموسم الاصطياف
- 6- دليل النقل والأماكن السياحية
- 7- حركة الراجلين وتشجيع النشاط السياحي

خلاصة الفصل

تمهيد:

تعتبر المؤهلات السياحية بشتى أنواعها أحد أهم عناصر الجذب السياحي إلى مدينة ومدينة مستغانم من مدن التي تحتوي على هذه مؤهلات كما سبق ذكر في الفصل السابق، لكن لن يكتمل الدور في غياب النقل، منه سوف نتطرق في هذا الفصل إلى علاقة النقل الحضري بالمؤهلات السياحية، قبل ذلك سوف ندرس واقع النقل الحضري في مدينة مستغانم.

1 شبكة الطرقات: إن أهم الطرق التي تتحكم في تنظيم المجال الحضري لمدينة مستغانم، هي:
*الطرق الرئيسية:

- ✓ الطريق الوطني رقم 11 باتجاه وهران.
- ✓ الطريق الوطني رقم 90 عين تادلس.
- ✓ الطريق الوطني رقم 17 باتجاه معسكر.
- ✓ الطريق الوطني رقم 11 باتجاه تنس.

*الطرق الولائية:

- ✓ الطريق الولائي رقم 07 باتجاه خير الدين.

2 المحطات الموجودة بمدينة مستغانم:

-**المحطة البرية الجديدة:** في مدينة مستغانم من صنف "أ" شرعت في الخدمة منذ 10 أكتوبر 2012 وخصصت لاستقبال الحافلات العاملة على الخطوط ما بين الولايات، أسندت تسييرها لشركة تسيير المحطات الجزائر SOGRAL ، مساحة الإجمالية: 40000 م² منها 1916 م² مبنية. تتوفر على 20 رصيف للاستغلال، 04 أرصفة احتياطية، ذات قدرة معالجة 1000000 مسافر سنويا وحركية 30000 مركبة سنويا.

-**المحطة البرية 18 فيفري (القديمة):** هي محطة من صنف "ب" مخصصة للخطوط ما بين البلديات، مساحة الإجمالية: 4800 م² منها 1700 م² مبنية. تتوفر على 13 رصيف للاستغلال و04 أرصفة احتياطية وذات قدرة معالجة 600000 مسافر سنويا وحركية 17000 مركبة سنويا.

مخطط 05 - 06 : يوضح المحطتين الحافلات 10 أكتوبر، 18 فيفري



صور 22 – 23 : توضح صور محطتي الحافلات 10 أكتوبر ، 18 فيف



المصدر: التقاط الطالب 2017/03/15.

محطة حافلات النقل الحضري الجماعي قطاع الخاص: يوجد محطتين للنقل الحضري الجماعي للقطاع الخاص محطة 17 أكتوبر ومحطة مختاري الغالي. وكذا محطة النقل الحضري الجماعي العمومي محطة 17 أكتوبر.

مخطط 07 : محطات حافلات النقل الحضري بمدينة مستغانم.



المصدر: جوجل ارث + معالجة الطالب 2017.

صور 24 – 25 : محطات حافلات النقل الحضري بمدينة مستغانم.



المصدر: التقاط الطالب 2017/03/19.

ملاحظة: يتواجد أيضا في المحطات نقل جماعي الحضري بالحافلات سيارات الأجرة الجماعية.
3. عروض النقل الحضري مستغانم: بهدف الوقوف على واقع العرض والطلب على التنقلات في النطاق الحضري لمدينة مستغانم سنحاول التطرق لخصائص العرض التنقلات تبعا للوسائل المستعملة وهي السيارة، النقل الجماعي (الحافلة وسيارة الأجرة).

1.3.1. نقل الحضري جماعي:

1.1.1.3. حافلات (القطاع الخاص): يوجد بمدينة مستغانم 17 خط تتكون من 87 حافلة توفر 2088 مكان موزعة حسب الجدول الموالي.
 الجدول 11: يمثل توزيع حافلات النقل الجماعي (قطاع الخاص).

رمز الخط	انطلاق	وصول	عدد حافلات	استيعاب	مبلغ (دج)	طول الخط (كم)	زمن الدورة (mn)
03009	17 أكتوبر	زاوية	05	120	15	04	30
03020	//	القرية	04	96	15	04	30
03004	//	محطة الجديدة	06	144	20	2.5	20
03014	//	600 مسكن	05	120	20	07	40
03005	//	سيدي مجنوب	05	120	15	06	40
03025	//	صلمندر	05	120	15	05	35
03027	//	حي السلام	04	96	15	05	35
03019	//	الحرية	04	96	15	03	20

40	06	20	168	07	خروية	//	03002
20	03	15	144	06	محطة القديمة	//	03010
35	05	15	120	05	ديار الهامة	//	03018
20	03	15	120	05	5 جويلية	مختار الغالي	03017
35	05	15	72	03	دوار الجديد	//	03003
30	04	15	144	06	ببداية	//	03001
40	06	20	144	06	سيدي بن حوة	//	03006
35	05	15	144	06	مزgran	//	03012
20	03	15	120	05	شمومة	//	03022
				2088	87		

المصدر : Monographie de Mostaganem 2015 + تعديل الطالب 2017.

مخطط 08 : يمثل خطوط النقل الحضري الجماعي (حافلات).



المصدر: جوجل ارث + معالجة الطالب 2017.

2.1.3. المؤسسة العمومية للنقل الحضري وشبه الحضري لمستغانم ETUSM :

أنشئت بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 91/10 المؤرخ في 14/03/2010 المحدد للقانون الأساسي للمؤسسة لتقديم خدمة ذات نوعية وتغطية احتياجات المواطنين في تنقلاتهم اليومية داخل نسيج العمراني لمجمع مستغانم (صيادة - مستغانم - مزهران).

تتكون حظيرة المؤسسة من 21 حافلة توفر 2100 مقعد وتستغل 07 خطوط قطرية كل

خط به 3 حافلات وتشغل 116 عاملا.

الجدول 12 : يمثل توزيع حافلات النقل الجماعي (قطاع العام)

رقم الخط	الانطلاق	الوصول	طول الخط	عدد الحافلات	عدد الدورات	عدد المقاعد	سن الحافلة	زمن الرحلة mn
1	600مسكن	سلامندر	14	03	18	300	8	70
2	حي السالم	سلامندر	13	03	18	300	8	65
3	5جويلية	سلامندر	09	03	18	300	8	45
4	مزهران	وسط مدينة	6	03	18	300	8	30
5	وربية	وسط مدينة	10	03	18	300	8	50
6	uno	وسط مدينة	07	03	18	300	8	35
7	544مسكن	سلامندر	09	03	18	300	8	45

المصدر: Monographie de Mostaganem 2015+تعديل الطالب 2017.

من خلال الجدول ومعاينة الميدانية لاحظنا أن هناك 4 حافلات تنطلق من أحياء مختلفة مقصدها سلامندر و4 من أحياء إلى وسط المدينة.

كما لاحظت أن الركاب يفضلون ركوب في حافلات القطاع العمومي ذلك لسبب احترام أوقات التوقف ونظافة الحافلات.

مخطط 09 : خطوط نقل مؤسسة النقل الحضري الجماعي (قطاع العمومي).



المصدر: جوجل ارث + تعديل الطالب 2017.

صور 26-27 : صور لحافلات النقل الحضري.



المصدر: التقاط الطالب 2017/03/17

2.3. النقل بواسطة سيارة الأجرة:**1.2.3. خطوط النقل الخاصة بسيارات الأجرة الجماعي:** هذا النوع من سيارات الأجرة

جماعي ذو سعر ثابت ومحدد من طرف مديرية النقل، يوجد 397 سيارة أجرة مقسمة حسب الجدول الموالي:

الجدول 13 : يمثل توزيع سيارات الأجرة الجماعية.

الانطلاق	الوصول	عدد السيارات	استيعاب	مبلغ	طول الخط
17 أكتوبر	الزاوية	37	148	20	04
17 أكتوبر	محطة الجديدة	40	160	20	2.5
17 أكتوبر	سلامندر	40	160	30	05
17 أكتوبر	الحرية	39	156	20	03
17 أكتوبر	ديار الهانة	36	144	20	05
17 أكتوبر	محطة قديمة	39	156	20	03
17 أكتوبر	خروبة	40	160	30	06
م الغالي	5 جويلية	40	160	20	03
م الغالي	مزگران	40	160	30	05
م الغالي	شمومة	40	160	20	03
		397	1588		

المصدر: Monographie de Mostaganem 2015+تعديل الطالب 2017.

من خلال الجدول السابق نلاحظ أن هناك 10 خطوط نقل بسيارات الأجرة، 7 منها نقطة

انطلاقها محطة 17 أكتوبر و3 من محطة مختاري الغالي.

مخطط 10 : يمثل خطوط نقل سيارات الأجرة.



المصدر: جوجل ارث + تعديل الطالب 2017.

2.2.3 شركات الخاصة لسيارات الأجرة: هناك نشاط تقوم به 17 شركة تاكسي على مستوى

مدينة مستغانم بحضيرة إجمالية تقدر بـ 223 سيارة، تتعامل بطريقة الإعلام، تحتوي كل الحضيرة على عمال استقبال اتصالات المواطنين لطلب خدمة ثم يقوم العامل المستقبل بإعلام أحد السائقين بمكان طالب التوصيل، مقسمة حسب الجدول التالي:

الجدول 14 : يمثل توزيع شركات سيارات الجرة.

رقم الخدمة	عدد سيارات	نوع سيارة	موقع الشركة	اسم الشركة	
045210574	50	QQ	حي العرصة	أبو سفيان	01
0783107400	32	سيال شفرولي	حي شمومة	جوهرة المدينة	02
045215227	36	سامبول	شارع محمد خمبستي	الوحيدة	03
045212102	30	لوجان	حي مومليليزير	الخريف	04
0775750523	40	سامبول	حي 300 مسكن	نيهال	05
045210265	35	شفرولي	حي تيجطيد	انيس	06

المصدر: انجاز الطالب 2017.

حسب مدير مديرية النقل فإن السكان يطلبون أكثر خدمات هذه الشركات للتنقل داخل المجال الحضري لمدينة مستغانم يرجع ذلك لضمان التوصيل من مكان الى مكان آخر، حيث أن السيارة هي التي تأتي إلى المستخدم ليس العكس وأيضا التوصيل من مكان إلى مكان بالضبط وبدون توقفات والمهم في الأمر الإحساس بالراحة وسعر ثابت داخل المجال الحضري 100 دج.

4. خطوط النقل الحضري التي تساعد في الوصول إلى الأماكن السياحية:

من خلال الدراسة السابقة لخطوط النقل الحضري سوف نترق إلى تحليل الخطوط التي تمر بالأماكن السياحية، وذلك بدراسة كل نوع على حدى.

مخطط 11 : يمثل خطوط النقل الحضري.



المصدر: جوجل ارث + تعديل الطالب 2017.

من خلال المخطط 11 سوف نتعرف على خطوط النقل الحضري القريبة من الأماكن السياحية. بما أن بعض مسارات سيارات الأجرة الجماعية لها نفس مسار حافلات النقل الجماعي فسوف ندرسها مع بعضها.

1.4. السياحة الترفيهية: يوجد 7 أماكن ترفيهية تتمثل كما سبق الذكر في الفصل الثاني:

شواطئ (خروبة، البلايط، مطربة)، غابة جبل الديس، حدائق (التسلية خروبة، حديقة العرصة، حديقة الأمير عبد القادر).

1.1.4. الشواطئ:

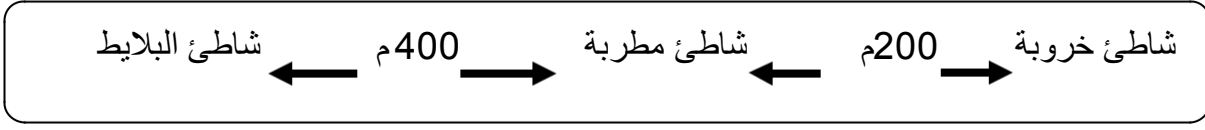
من خلال المخطط 11 نلاحظ أن هناك خط واحد فقط يمكن من الوصول إلى الشواطئ الثالثة الموجودة بمدينة مستغانم (خروبة، بلايط، مطربة)، ألا وهو خط وسط المدينة - سيدي المجدوب. مخطط 12 خطوط النقل المساعدة للوصول إلى شواطئ.



المصدر: جوجل ارث + تعديل الطالب 2017.

كما نلاحظ من خلال مخطط 13 أن الخط م 17 أكتوبر - سيدي المجدوب هو الخط الوحيد الذي يمر بالشواطئ الثالثة إلا أن موقف حي 544 مسكن لا يخدم الشاطئ مطربة والبلايط فهو بعيد عنهما، تبلغ المسافة من الموقف إلى المطربة 300م إلى البلايط 450م، أما بالنسبة إلى موقف سيدي المجدوب فهو ملائم يبعد عن شاطئ 4م فقط. حسب وقفة ميدانية فالكثير يفضلون النزول في سيدي المجدوب والذهاب إلى الشواطئ الأخرى مشياً على الأقدام، تبلغ المسافة بينهم:

الشكل 06 : يمثل المسافة بين الشواطئ.



المصدر: إعداد الطالب 2017.

*أما بالنسبة للفنادق فال يوجد فنادق قريبة من شواطئ يتوجب الذهاب من الشاطئ إلى

جسر 17 أكتوبر ثم إلى فندق أو العكس. حسب الجدول التالي:

الجدول 15 : يبين مسافات من شواطئ إلى الفنادق.

مرقد الباهية	فندق النخيل	فندق فينيسية	محطة 17 أكتوبر	
5.65 كم	5.6 كم	6 كم	5 كم	موقف 544 مسكن
6.65 كم	6.6 كم	7 كم	6 كم	موقف سيدي المجدوب
0.65 كم	0.6 كم	1 كم		محطة 17 أكتوبر

المصدر: إعداد الطالب 2017.

حسب الجدول 15 نلاحظ أن أقرب فندق هو فندق النخيل، حيث يبعد عن محطة 17 أكتوبر

ب 0.6 كم.

2.1.4. غابة جبل الديس:

من خلال المخطط 11 نلاحظ أن هناك 3 خطوط يمكن من الوصول إلى غابة جبل الديس

وهي خط 10/17-حي السالم، 10/17-س المجدوب، 10/17-حي 600مسكن.

مخطط 13 : خطوط النقل المساعدة في الوصول إلى غابة جبل



المصدر: جوجل ارث + تعديل الطالب 2017.

كما نلاحظ من خلال المخطط 13 أن الخطوط 10/17-سيدي المجدوب، حي السلام، حي 600 مسكن هي الخطوط التي تمكن من الوصول الى غابة جبل الديس عبر المواقف الخاصة بالحافلات (موقف الإقامة الجامعية 2000 سرير، موقف حي 544 مسكن، موقف مدرسة البحرية)، لكن يتوجب السير على الأقدام من مواقف إلى الغابة، بحيث تبلغ المسافة بينهم (350م، 270م، 430م) على التوالي.

*أما بالنسبة للفنادق فلا يوجد فنادق قريبة من شواطئ يتوجب الذهاب من الغابة إلى جسر 17 أكتوبر ثم إلى فندق أو العكس. حسب الجدول التالي:
الجدول 16 يبين مسافات من غابة إلى الفنادق.

مرقد الباهية	فندق النخيل	فندق فينيسية	م 10/17	
4.15 كم	4.1 كم	4.5 كم	3.5 كم	موقف الإقامة الجامعية 2000
5.65 كم	5.6 كم	6 كم	5 كم	موقف 544 مسكن
4.55 كم	4.5 كم	4.9 كم	3.9 كم	موقف مدرسة البحرية
0.65 كم	0.6 كم	1 كم		م 10/17

المصدر: إعداد الطالب 2017.

3.1.4 الحدائق العمومية:

من خلال المخطط 11 نلاحظ أن هناك 6 خطوط نقل تساعد في الوصول إلى الحدائق (خروبة، العرصة، الأمير عبد القادر)، وهي خطوط (محطة 10/17-القرية، محطة الجديدة، حي 600 مسكن، حي السالم، س مجدوب، د الهانة، زاوية).

- من موقف حديقة التسلية إلى الحديقة يوجد 2م.
- من موقف المستوصف الصحي الحديقة العرصة يوجد 90م.
- من موقف الأمير عبد القادر إلى حديقة الأمير عبد القادر 3,5م.
- من موقف حي العقيد إلى حديقة الأمير عبد القادر 8م.
- *بالنسبة للفنادق فان حديقة الأمير عبد القادر قريب منه كل من مرقد الباهية بـ 400م وفندق النخيل بـ 530م، أما الحديقتين التسلية بخروبة، العرصة فال يوجد فنادق قريبة منهما يتوجب الذهاب منهما إلى جسر 17 أكتوبر ثم إلى فندق أو العكس. حسب الجدول التالي:
- الجدول 17 يبين مسافات من الحديقتين إلى الفنادق.**

مرقد الباهية	فندق النخيل	فندق فينيسية	محطة 10/17	
4.65 كم	4.6 كم	5 كم	4 كم	موقف حديقة التسلية خروبة
1.65 كم	1.6 كم	2 كم	1 كم	موقف المستوصف صحي
0.65 كم	0.6 كم	1 كم		محطة 10/17

المصدر: إعداد الطالب 2017.

من خلال جداول (14 ، 15 ، 16) ومخططات (12 ، 13 ، 14) نلاحظ أنه لا

يوجد فنادق قريبة من الأماكن السياحة الترفيهية وتلبي خدمة للسياح.

2.4. السياحة الثقافية: يوجد 5 أماكن تمثل الجانب الثقافي لمدينة مستغانم تتمثل كما سبق الذكر

في الفصل الثاني:

برج التورك، مسجد العريق الطبانة، الحي القديم تيجديد، متحف لالة عيشوش.

1.2.4. برج التورك:

من خلال المخطط 11 نلاحظ أن هناك 3 خطوط نقل تساعد في الوصول الى برج التورك، وهي خطوط (محطة 10/17-حي 600مسكن، حي السالم، س مجدوب، د الهانة، زاوية). مخطط 15 خطوط النقل المساعدة في الوصول إلى برج التورك.



المصدر: جوجل ارث + تعديل الطالب 2017.

من خلال المخطط 15 نلاحظ أن الخطوط: من محطة 10/17 إلى سيدي المجدوب، حي السالم، حي 600 مسكن، والزاوية هي الخطوط التي تمكن من الوصول إلى برج عبر موقف الخاصة بالحافلات أو سيارة الأجرة (مستوصف الصحي) تبلغ المسافة بينه وبين برج التورك 91م. *أما بالنسبة للفنادق فال يوجد فنادق قريبة منهما يتوجب الذهاب منهما إلى جسر 17 أكتوبر ثم إلى فندق أو العكس. حسب الجدول التالي:

الجدول 18 يبين مسافات من برج التورك إلى الفنادق

مرقد الباهية	فندق النخيل	فندق فينيسية	محطة 10/17	
1.65 كم	1.6 كم	2 كم	1 كم	موقف مستوصف الصحي
0.65 كم	0.6 كم	1 كم		محطة 10/17

المصدر: إعداد الطالب 2017.

من خلال الجدول 17 نلاحظ أن أقرب فندق هو فندق النخيل بمسافة 1,6 كم ثم مرقد الباهية بمسافة 1,65 كم وأخيرا فندق فينيسية.

2.2.4. الحي العريق تيجديد، ومتحف لالة عيشوش:

من خلال المخطط 11 نلاحظ أن هناك خط واحد فقط يمكن من الوصول إلى الحي، ومتحف لالة عيشوش ألا وهو خط: محطة 17 أكتوبر إلى الزاوية.

مخطط 16 خطوط النقل المساعدة في الوصول متحف لالة عيشوش.



المصدر: جوجل آرث + تعديل الطالب 2017.

من خلال المخطط 16 نلاحظ أنه هناك خط واحد فقد يصل الى الحي العريق تيجديد،

والمتحف من خلال موقف الحافلة أو سيارة الأجرة وهو موقف الزاوية، تبعد بـ:

من موقف الزاوية إلى حي العريق تيجديد يوجد 5م.

من موقف الزاوية إلى متحف لالة عيشوش 4,5م.

* أما بالنسبة للفنادق فال يوجد فنادق قريبة منهما يتوجب الذهاب منهما الى جسر 17 أكتوبر ثم الى فندق أو العكس. حسب الجدول التالي:
الجدول 19 يبين مسافات من برج، متحف إلى الفنادق.

موقف الزاوية	محطة 17 أكتوبر	فندق فينيسية	فندق النخيل	مرقد الباهية
موقف الزاوية	04 كم	05 كم	4.6 كم	4.65 كم
ملحظة: 17 أكتوبر	2017	01 كم	0.6 كم	0.65 كم
من خلال الجدول 18 نلاحظ أن أقرب فندق هو فندق النخيل بمسافة 4,6 كم ثم يليه مرقد الباهية بمسافة 4.65 كم وفي الأخير فندق فينيسية بـ 05 كم.				

3.2.4 المسجد العريق الطبانة:

يقع مسجد الطبانة في حي قديم ذو طرقات وأزقة ضيقة جدا ويقع على بعد 5,6 متر من واد عين الصفراء، هذا الأخير انعكس سلبا عليه وذلك بعزل أهم رمز من رموز مدينة مستغانم. حسب ملاحظة ميدانية ال يحتاج هذا الرمز نقل بل الكثير يصل إليه مشيا على الأقدام راجع لموقعه. بما أن المسجد يقع في وسط مدينة مستغانم وهو نواتها الأولى فال يوجد نقل بل حركة مشاة لذلك سوف نتطرق له الحقا.

*أما بالنسبة بالفنادق فانه من الأحسن الذهاب إلى فندق النخيل مشيا على الأقدام لأنه الأقرب بمسافة 100 م مع العلم أن المسافة بينهما كلها مناظر جميلة.

3.4. السياحة الدينية: يوجد 05 أماكن السياحية الدينية، تتمثل كما سبق الذكر في الفصل الثاني: مسجد الكبير (مسجد الأتراك)، الزاوية العلاوية، الأولياء الصالحين (سيدي عميروش، سيدي عبد الله، سيدي مجدوب).

1.3.4. مسجد الكبير، الزاوية العلاوية:

من خلال المخطط 11 نلاحظ أن هناك 3 خطوط نقل تساعد في الوصول إليهما، وهي خطوط (محطة 10/17-حي 600 مسكن، حي السلام، زاوية).
مخطط 17 خطوط النقل المساعدة في الوصول إلى الزاوية العلاوية ومسجد الكبير



المصدر: جوجل آرت + تعديل الطالب 2017.

من خلال المخطط 17 نلاحظ أنه هناك خطين لنقل يوصلان إلى المسجد الكبير وخط واحد إلى الزاوية العلاوية من خلال موقف الحافلة أو سيارة الأجرة وهو موقف الزاوية، تبعد بـ: من موقف الزاوية إلى الزاوية العلاوية يوجد 5م.
من موقف الإقامة الجامعية إلى المسجد الكبير 6,5م.

*أما بالنسبة للفنادق فال يوجد فنادق قريبة منهما يتوجب الذهاب منهما إلى جسر 17 أكتوبر ثم إلى فندق أو العكس. حسب الجدول التالي:

الجدول 20 يبين مسافات من مسجد والزاوية إلى الفنادق.

مرقد الباهية	فندق النخيل	فندق الفينيسية	محطة 17 أكتوبر	
4.65 كم	4.6 كم	5 كم	4 كم	موقف الزاوية
1.65 كم	1.6 كم	2 كم	1 كم	موقف الإقامة الجامعية
0.65 كم	0.6 كم	1 كم		محطة 17 أكتوبر

المصدر: إعداد الطالب 2017.

من خلال الجدول 19 نلاحظ أن:

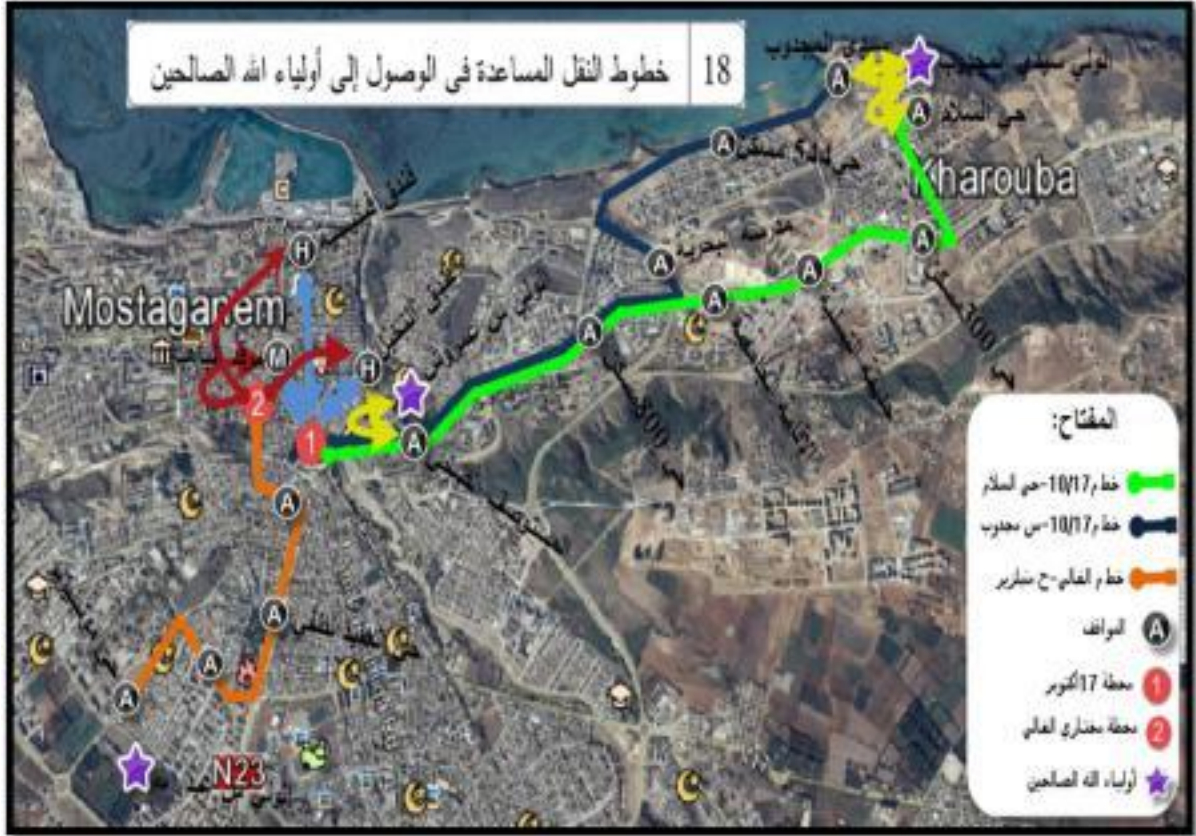
-أقرب فندق من موقف الزاوية هو فندق النخيل بـ 4,6 كم ثم يليه مرقد الباهية بـ 4.65 كم ثم فندق الفينيسية بـ 5 كم.

-أقرب فندق إلى موقف الإقامة الجامعية هو فندق النخيل بـ 1,6 كم ثم يليه مرقد الباهية بـ 1.65 كم ثم فندق الفينيسية بـ 2 كم.

2.3.4 أولياء اهل الصالحين:

من خلال المخطط 11 نلاحظ أن هناك 3 خطوط نقل تساعد في الوصول إليهما، وهي خطوط (محطة 10/17-حي 600 مسكن، حي السلام، زاوية).

مخطط 18 خطوط النقل المساعدة في الوصول إلى أولياء الله الصالحين.



المصدر: جوجل آرث + تعديل الطالب.

من خلال المخطط 16 نلاحظ أنه هناك خطين لنقل يوصلان إلى الوليان الصالحان سيدي المجدوب ومن خلال موقف الحافلة أو سيارة الأجرة وهو موقف الزاوية، تبعد بـ: من موقف س المجدوب إلى الولي الصالح س المجدوب يوجد 70م. من موقف حي السلام الى الولي الصالح س المجدوب يوجد 11م. من موقف المستوصف الصحي إلى الولي الصالح س عمروش يوجد 5م. من موقف منبليزير الى الولي الصالح س عبد الله يوجد 11.5م. *أما بالنسبة للفنادق فال يوجد فنادق قريبة من الأولياء اهلل الصالحين يتوجب الذهاب منها إلى محطة 17 أكتوبر أو محطة مختاري الغالي ثم إلى فندق أو العكس. حسب الجدول التالي:

الجدول 21 يبين مسافات من أولياء اهل الصالحين إلى الفنادق.

مرقد الباهية	فندق النخيل	فندق فينيسية	محطة م الغالي	محطة 10/17	
6,65 كم	6,6 كم	07 كم	6.3 كم	06 كم	موقف س مجدوب
5,65 كم	5,6 كم	06 كم	5.3 كم	05 كم	موقف حي السالم
1,65 كم	1,6 كم	02 كم	1.3 كم	01 كم	موقف مستوصف الصحي
4,1 كم	4,7 كم	4,9 كم	04 كم	4,3 كم	موقف مونبليزير
0.65 كم	0.6 كم	01 كم	0.3 كم		محطة 10/17
0.1 كم	0.7 كم	0.9 كم		0,3 كم	محطة م الغالي

المصدر: إعداد الطالب 2017.

من خلال الجدول 19 نلاحظ أن:

-أقرب فندق من موقف س المجدوب هو فندق النخيل بـ 6,6 كم ثم يليه مرقد الباهية بـ 6.65 كم ثم فندق الفينيسية بـ 7 كم.

- أقرب فندق من موقف حي السالم هو فندق النخيل بـ 5,6 كم ثم يليه مرقد الباهية بـ 5.65 كم ثم فندق الفينيسية بـ 6 كم.

- أقرب فندق من موقف المستوصف الصحي هو فندق النخيل بـ 1,6 كم ثم يليه مرقد الباهية بـ 1,65 كم ثم فندق الفينيسية بـ 2 كم.

- أقرب فندق من موقف مونبليزير م الباهية بـ 4,1 كم ثم يليه فندق النخيل بـ 4,7 كم ثم فندق الفينيسية بـ 4,9 كم.

من خلال دراسة خطوط النقل المساعدة في الوصول الى الأماكن السياحية نلاحظ أن معظم مواقف الحافلات أو سيارات الأجرة غير مخصصة للغرض السياحي بل تخدم الأحياء السكنية.

5 مخطط النقل خاص بموسم الاصطياف:

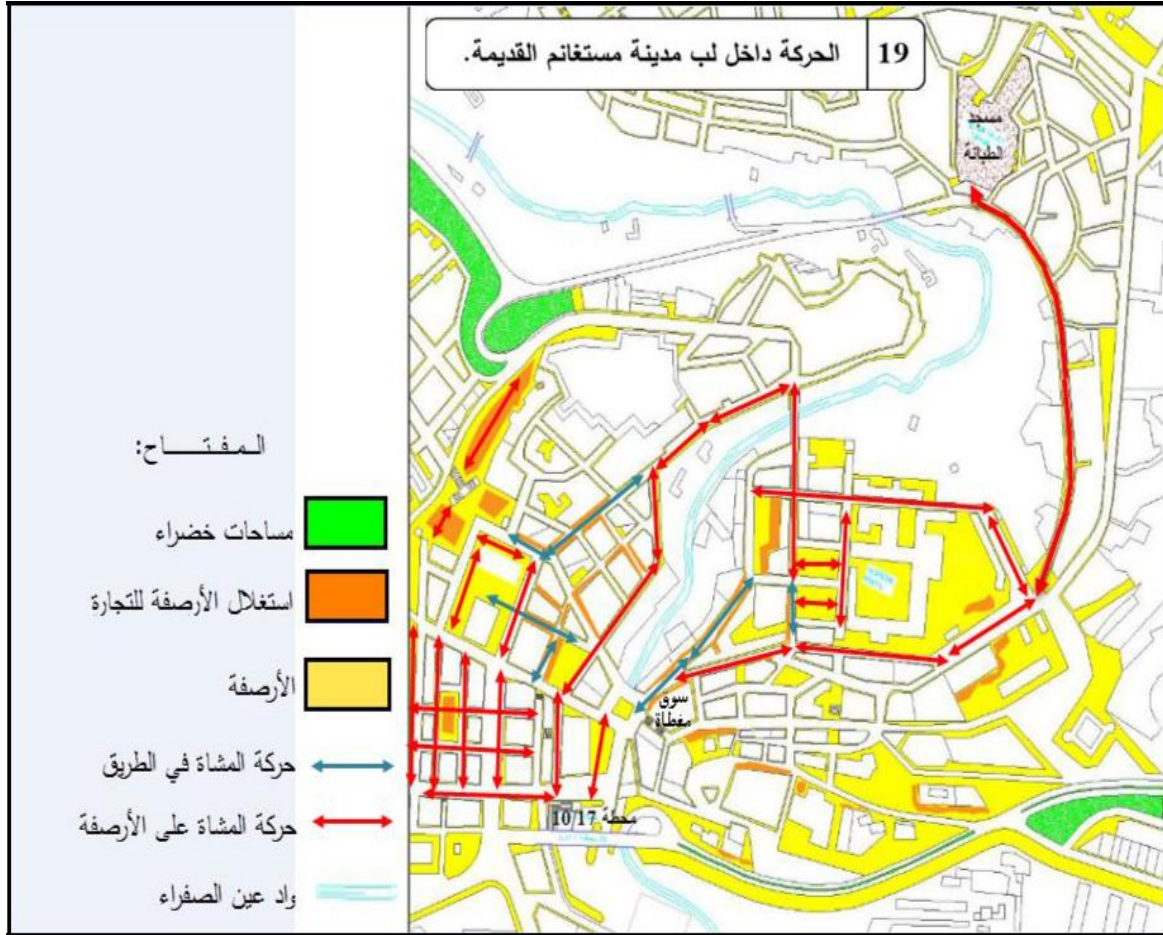
يزداد الطلب على النقل في موسم الاصطياف على غرار أيام السنة الباقية في مدينة مستغانم، وهذا راجع إلى شريطها الساحلي وشواطئها الجميلة والنظيفة التي تستقطب العديد من الزوار من داخل الولاية وخارجها، لكن بعد الزيارة الميدانية لمديرية النقل وجدنا أن التدخلات على مستوى قطاع النقل تتركز فقط بزيادة حافلات النقل الجماعي العمومي تسمى هذه الحافلات بالحافلات الاحتياطية، وزيادة طول المسار لحافلات النقل الجماعي الخاص من محطة 17 أكتوبر إلى حي السالم تصبح من محطة 17 أكتوبر إلى حي السالم ثم سيدي المجذوب. هذا راجع إلى تأخر في إنجاز مخطط النقل الحضري الجديد في إطار مشاريع المخطط الخماسي 2015-2019.

6 دليل النقل والأماكن السياحية بمدينة مستغانم: يعتبر الإشهار عنصر هام من العناصر التي ترقى النقل والأماكن السياحية ألي مدينة، بحيث يتوجب على أي مدينة أن يكون لها دليلها الخاص يتواجد بمختلف المحطات تحتوي على جميع المعلومات الخاصة بخطوط النقل الخاصة (فترة الإقلاع، مدة الوصول، مدة الانتظار...)، وأيضا الأماكن السياحية، والنقاط المرجعية، غيرها من المعطيات التي تسهل على السائح التنقل والوصول إلى الأماكن السياحية بكل أنواعها، مع العلم أنه يتوجب علينا مراعاة الخصوصيات الثقافية واللغوية لفئة السياح المستهدفين بمثل هذه الوثائق، ويتعين على المخطط التوجيهي للتهيئة السياحية) SDAT تحديد الفئة المستهدفة بالمنتوج السياحي (أجانب أو محليين).

-أما بالنسبة للدليل عبر الانترنت المتمثل في "جوجل ماب" فالأماكن المحدد فيه هي الشواطئ الفنادق فقط أما باقي الأماكن السياحية فال توجد وإن وجدت فليس بقيمتها السياحية بل مكان فقط (مثال: المسجد الكبير ممثل كمسجد فقط ليس كعنصر من عناصر الممثلة للسياحة في مدينة مستغانم رغم قيمته السياحية).

7 حركة الراجلين وتشجيع النشاط السياحي بمركز مدينة مستغانم: يعد مسجد الطبانة هو النواة الأولى لتوسع مدينة مستغانم لذا يتغلب عليها طابع البنايات القديم بسكنااته وطرقاته الضيقة وأرصفة صغيرة أغلبها لا يتعدى 50 سم، في هذا الجزء يتركز أغلب الأنشطة التجارية هذه الأخيرة تكون على الأرصفة أو على جزء من الطريق لذا يتوجب على أي مواطن المشي في الطريق.

مخطط 19 حركة المشاة داخل لمركز مدينة مستغانم



مخطط التوجيهي للتهيئة العمرانية 2015+تعديل طالب 2017.

من خالل المخطط 19 والزيارة الميدانية لاحظنا عدم احترام التجار للأرصفة والاعتداء على حقوق المشاة مما يستوجب عليهم في بعض الأحيان المشي في الطريق، مع العلم أن هذه المنطقة لا تحتوي على طريق خاص بالسيارات لضيق الطرقات واستعمال الطريق للتجارة أو سير المشاة.

الصورة 28 تبين الاعتداء على الأرصفة وحتى الطريق.



المصدر: من التقاط الطالب 2017/04/24.

خلاصة الفصل:

من خلال دراسة النقل الحضري وعلاقته بالمقومات السياحية توصلنا إلى:

- غياب تخطيط الاستراتيجي الخاص بالنقل والنشاط السياحي ويتضح ذلك من خلال انعدام مخطط السياحي بموسم الاصطياف.
- التدخلات لتلبية كل حاجيات السكان والسياح في موسم الاصطياف تكون فقط بزيادة حافلات ليس بدراسة متقنة.
- النقل الحضري بمدينة مستغانم لا يخدم السياحة بل يخدم فقط الأحياء السكنية.
- يعتمد التخطيط النقل المرتبط بالسياحة بالدرجة الأولى على العالم وهو أكبر النقائص التي نلاحظها.
- شوارع مركز مستغانم ضيقة جدا مما يتعذر وصول النقل إليها فهي منطقة تجارية لكن بطريقة همجية مخالفة للقوانين بحيث يستعملون الأرصفة والطرق لممارساتهم التجارية.

الفصل الرابع

المحاور الكبرى للتهيئة

تمهيد

1- الأماكن السياحية

2- النقل الحضري

3- المشاة

4- الاعلام

خلاصة عامة

تمهيد :

إن تسيير النقل الحضري تسييرا عقلانيا يتماشى والمقومات السياحية من أجل تحقيق التنمية السياحية يتطلب التوازن عند التخطيط في عناصره وأهمها اختيار المسارات بدقة، وأخذ جميع الجوانب لتحقيق عرض مثالي، وعلى ضوء تحليل شبكة النقل الحضري، ومن خلال الدراسة الميدانية التي تمت في الفصول السابقة استطعنا تحديد مختلف المشاكل والنقائص وعلى هذا الأساس ارتأينا اقتراح عدة نقاط قد تكون حلول مستقبلية.

1 بالنسبة لأماكن السياحة:

➤ تهيئة أماكن السياحة وذلك بتأثيث اللازم لضمان راحة الزائر في جميع الأوقات (كراسي، مائدة مستديرة، إنارة...).

➤ متابعة مستمرة للمساحات الخضراء وحمايتها من طرف شخص ذو خبرة في المجال.

➤ توفير الأمن في جميع الأماكن السياحية ليحس الزائر بالأمن والسلامة.

➤ إعادة النظر في المخطط التوجيهي للتهيئة السياحية (SDAT) الذي يركز في معظم تدخلات على موسم الاصطياف أي الشواطئ بالرغم من وجود مقومات سياحية أخرى يمكن أن ترتقي

➤ بالسياحة وتجعلها خلال كل أيام السنة ليس فصل الصيف فقط.

2 بالنسبة النقل الحضري:

بعد الدراسة التي قمنا بها فيما يخص النقل الحضري لاحظنا أنه لا يخدم كل المقومات السياحة في مدينة مستغانم.

➤ دراسة مخطط نقل حضري للمسافرين على مستوى بلدية مستغانم الذي اعتبر من مشاريع المخطط الخماسي 2015-2019 ولم ينجز حتى الآن.

➤ مساعدة وتسهيلات من طرف الدولة لفتح شركات للنقل السياح (النقل السياحي) بمختلف

الأنواع:

أ-البرية:

أ.1 خطوط القصيرة: بما أن مدينة مستغانم ولها الأول ضيقة الأزقة لا يتسنى للسائح التجوال بالسيارة لذا نقترح عربات صغيرة تقله من مكان إلى مكان. ونقترح أيضا أماكن لكرات دراجات هوائية.

صورة 30 إشارات أماكن خاصة بدراجات الهوائية.

صورة 29 عربات صغيرة لنقل القصير المدى



المصدر: cerema, regards sur les villes touristique moyenne.com

صورة 31 تبيين مواقف الدراجات الهوائية.



المصدر: cerema, regards sur les villes touristique moyenne.com

أ. **2. الخطوط الطويلة:** نقتراح النقل عبر القطارات السياحية، وحافلات النقل السياحي ذات طابق مكشوف.

صورة 32 تبين قطارات السياحية. صورة 33 تبين حافلات النقل السياحي مكشوفة



المصدر: Cerema transports urbain et tourisme1.com



المصدر: Cerema transports urbain et tourisme2.com

ب- **البحرية:** نقتراح زوارق السياحية تنقل السياح من مكان إلى مكان عن طريق البحر منها تنقل ومنها جولة بحرية على سواحل مدينة مستغانم. مماثلة لزوارق في باريس.

صورة 34 تمثل زوارق النقل المقترحة

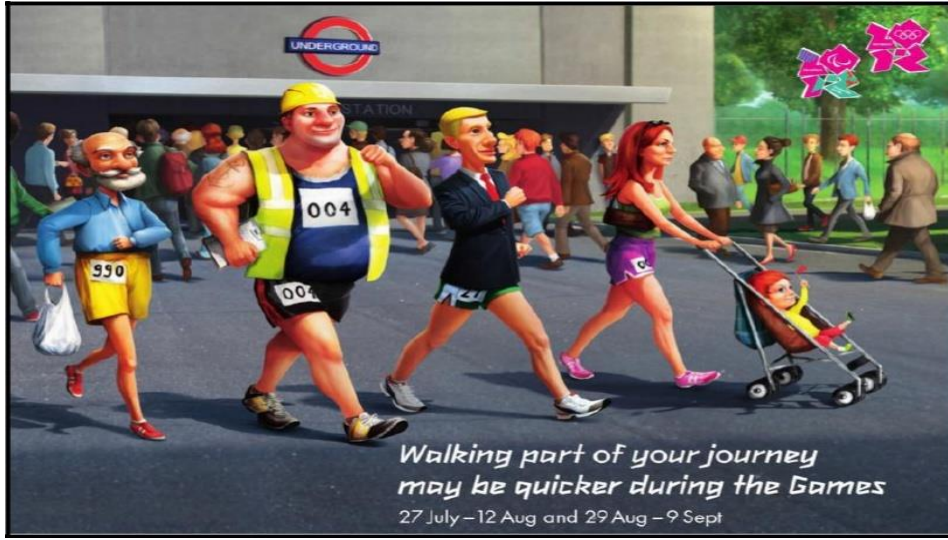


المصدر: Cerema, offres de services dans les agglomérations-comparaisons europeennes.com

1. المشاة: يجب حماية المشاة لكي يحسوا بالأمان والاطمئنان لذا يجب أن توفر كل حاجيات الألمان من ممرات الراجلين، كمرات المراقبة. كما نقوم بتوسعة الأرصفة الضيقة.

بما أن شوارع الطبانة ذات طابع خاص نقترح أن نصمم ليها ونجعله حي للمشاة فقط. لكي تنظم فيه مسابقات كما تنظمه البلدان الأوروبية مسابقات المشي مع العائلة وهي مسابقات ترفيهية.

صورة 35 تبين اعلام عن مسابقة المشي والهولة.



المصدر: من إنجاز الطالب 2017.

صورة 37 الممرات المقترحة.

صورة 36 الأرصفة المقترحة.



المصدر: Les trottoirs en chine.com



المصدر: Les trottoirs en chine.com

صورة 38 تمثل كمرات مراقبة المقترحة.

صورة 39: تمثل كمرات مراقبة المقترحة.



المصدر: صورة من الجزائر العاصمة 2017/05/20.



المصدر: صورة من الجزائر العاصمة 2017/05/20.

2. الإعلام:

يجب وضع مطويات تباع في الأكشاك والمحطات تبين فيها أهم الأماكن الموجودة في مدينة مستغانم إضافة إلى الفنادق وخريطة توجيهية. كما يجب تحديث المواقع السياحية المتواجدة في جوجل ماب وتصنيفها حسب قيمتها السياحية ليس بقيمتها الوظيفية. كما يجب أن نضع الفتاه إسهارية في المداخل الكبرى والمحطات فيها المقومات السياحية وموقعها.

خاتمة عامة:

إن مشكلة النقل الحضري مشكلة أصبحت تؤرق مختلف مدن العالم باعتبارها عنصر هاماً في تقنيات ودراسات التهيئة العمرانية، فهو بمثابة الشريان النابض لما يلعبه من دور في ربط مختلف المكونات الحضرية خاصة المكونات السياحية منها وتأثيراتها الاقتصادية، الاجتماعية والسياسية.

فمدينة مستغانم من أهم المدن التي تشهد مشاكل عدة في مجال الحركة والنقل، حيث أن هذا الأخير في غالب الأمر لا يخدم معظم مكوناتها السياحية.

فمن خلال بحثنا المتواضع هذا ألقينا نظرة وأخذنا صورة عامة حول النقل الحضري والمقومات السياحية لمعرفة مدى مساهمة النقل في التنمية السياحية بمدينة مستغانم، وتوصلنا إلى العديد من الصعوبات التي تواجه هذا المجال وتعرقل نجاحه وتماشيه بصورة منتظمة والمتعارف عليها نجد منها:

- التوزيع اللاعقلاني لوسائل النقل الحضري الذي لا يخدم المقومات السياحية بالمدينة.
- عدم وجود مخطط النقل الحضري محدث الذي هو من مشاريع المخطط الخماسي 2019/2015 لم ينجز إلى يومنا هذا.
- نقص تهيئة الأماكن السياحية والتركيز فقط على السياحة الشاطئية.
- عدم وجود نقل سياحي الذي يساعد السائح على اكتشاف المناطق السياحية بسهولة.

فمن خلال هذه المعوقات التي ذكرناها، نجد أن الفرضيات التي وضعناها سابقا قد تحققت فال يتم تحقيق التنمية السياحية إل بتحسين خدمة النقل الحضري يساعد على توفير احتياجات السياح وكذلك تغطية كافة أجزاء المدينة بمخطط نقل خاص بالسياح.

فائمه

المر اجع

والمصادر

قائمة المراجع والمصادر

أولاً- /الكتب باللغة العربية:

- 1- احمد عبد السميع عالم: علم اقتصاديات النقل، الناشر مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الأولى، السكندرية، مصر، 2009، ص10.
- 2- خلف حسين علي الديلمي: تخطيط الخدمات المجتمعية والبنية التحتية " أسس-معايير تقنيات"، دار الصفاء للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، الأردن، 2009، ص 443.
- 3- محمد توفيق سالم، هندسة النقل والمرور، دار الراتب الجامعية 1985، ص 220،238.
- 4- علي محمد عبد المنعم حسن، هندسة النقل والمرور، مبادئ تخطيط النقل والمرور داخل المدن، دار الراتب الجامعية 1994، ص 07.
- 5- احمد توفيق المدني، كتاب الجزائر، المؤسسة الوطنية للكتاب الجزائري، ط2، سنة1984، ص237.

ثانياً- /مذكرات تخرج:

- 1- روابحي سناء، النمو الحضري وعلاقته بمشكلات النقل الحضري، رسالة ماجستير، جامعة الحاج لخضر، باتنة 2009، ص 63.
- 2- محمود حميدان: تخطيط النقل الحضري، سبتمبر 2009.
- 3- بن السبتي مراهي، يوسف عبد الوهاب، النقل الحضري وأثره على المحيط حالة مدينة تبسة. مذكرة مهندس دولة في تسيير المدن، جامعة منتوري قسنطينة، 2006، ص24.
- 4- طريفة محمد، النقل الجماعي الواقع المستويات المجالية والآفاق حالة مدينة عين السمارة. مذكرة ماستر في تسيير المدن والتحضر، جامعة منتوري قسنطينة، 2011، ص8.
- 5- قاسم سالم وبن نعيجة الحاج، النقل الحضري في مدينة الجلفة. مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة في تسيير المدن، قسنطينة 2008، ص63.

6- حليم شيوخ وبوغريس صابر، دراسة اقتصادية لحركة حافلات نقل الحضري وتنظيمها وتنظيمها دراسة حالة الخط (وسط المدينة 1200 مسكن)، مذكرة تخرج 1999 جامعة بلفايد وهران، ص 17.

7 - قنصاب عثمان، التنمية السياحية بالجزائر مع التركيز على السواحل المستغانمية، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماجستير تهيئة العمرانية والإقليم، وهران 2014، ص182.

8- جرور محمد، عزوز بوشحمة، ميناء مستغانم نشاطاته ودوره الإقليمي، رسالة في إطار تحضير دراسات عليا، ص8.

9- بركاني رشيد، تنمية السياحة في ولاية مستغانم، رسالة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة التهيئة العمرانية، وهران سنة 1991، ص22.

ثالثا- / محاضرات ومراجع أخرى

1- خلف الله بوجمعة، المدينة وتسيير النقل الحضري حالة مدينة المسيلة، مقال منشور في الانترنت بـ 2013/05/21، رابط التحميل.

<http://omranet.com/vb/attachment.php?s=3dc99733e8b14e5f52ceefe744fff&attachmentid=140&d=1204063026bfc>

2- الجريدة الرسمية، العدد 82، الصادرة بـ 22 ديسمبر 2004، ص27.

3- الجريدة الرسمية ، 22ديسمبر 2004 ص27-28.

4- الجريدة الرسمية لـ: 08 ذي القعدة 1425 هـ/ 20 ديسمبر 2004، العدد 82، ص 20.

5- الجريدة الرسمية ، 22ديسمبر 2004 ص-23.

6- نور الدين هرمز، التخطيط السياحي والتنمية السياحية، مجلة تشرين للدراسات والبحوث العلمية، العدد 3، سنة 2006، ص 14.

7- محسن ميلاد الترهوني، مجلة العلوم الرياضية والمرتبطة، العدد 21، النقل السياحي ودوره في تنمية السياحة الرياضية، دراسة حالة جنوب إفريقيا (مونديال 2014 2010)، ص35.

رابعاً-/ المصادر الإدارية:

1- المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لمدينة مستغانم 2015.

2- محطة الأرصاد الجوية بمستغانم 2016.

3- متحف المجاهدين.

4- Monographie de Mostaganem 2015.

خامساً- / الإنترنت:

1- المجموعة العلمية الفرنسية Cerema :

- regard sur les villes touristiques moyennes.

- transports urbains et tourisme (01).

- transports urbain et tourisme (02).

-, offres de services dans les agglomérations - comparaisons européennes.

- Les trottoirs en chine.