الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة وهران 2 محمد بن أحمد
كلية علوم الأرض والكون
قسم الجغرافيا وتهيئة الإقليم

تخصص: المدن الديناميكية المجالية والتسيير

مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماستر

بعنوان:

تشخيص النقل الحضري في مجمعة تلمسان من خلال مؤشرات الاستدامة

من إعداد الطالبتين
خديجة زين
أمينة عبد الرزاق

تحت إشراف الأستاذة:
عائشة مزياني

لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الدرجة	الصفة
بدر الدين يوسفي	أستاذ التعليم العالي	رئيسا
عائشة مزياني	أستاذة محاضرة "ب"	مقررا
نورة شبلي	أستاذ مساعد "ب"	ممتحنا

السنة الجامعية:2025-2026


بسم الله الرحمن الرحيم

شكر وتقدير

قال الله تعالى: (لَئِن شَكَرْتُمْ لَأَزِيدَنَّكُمْ) صدق الله العظيم.

قال الله تعالى: (وَقُلِ اعْمَلُوا فَسَيَرَى اللَّهُ عَمَلَكُمْ وَرَسُولُهُ وَالْمُؤْمِنُونَ) صدق الله العظيم.

الحمد لله الذي أنشأ وبرى وخلق الماء والثرى وأبدع كل شيء وبرا على العرش استوى، وبفضل الله تعالى وتوفيقه تم إنجاز هذا العمل العلمي، فله الحمد أولاً وآخراً على ما أنعم به علينا من قوة وصبر وعزيمة لإتمام هذه الدراسة، والصلاة والسلام على سيدنا محمد صلى الله عليه وسلم خير الخلق أجمعين.

أتوجه بأسمى عبارات الشكر والتقدير والامتنان إلى الأستاذة الدكتورة المشرفة "مزياني عائشة"، التي لم تبخلنا علينا بتوجيهاتها العلمية السديدة ونصائحها القيمة، وكانت خير سند طوال مراحل إعداد هذه المذكرة، فجزاها الله خير الجزاء، وكما لا يفوتنا أن نتقدم بوافر الشكر إلى أستاذ التعليم العالي " يوسفي بدر الدين" الذي كان هو كذلك له جزء من التوجيه في هذا العمل.

كما نتقدم بخالص الشكر والتقدير إلى أعضاء لجنة المناقشة المحترمين، لتفضلهم بقبول مناقشة هذا العمل، وعلى ما سيقدمونه من ملاحظات وتوجيهات علمية قيّمة.

وكذلك نتقدم بجزيل الامتنان إلى كل من درسنا من أساتذة قسم الجغرافيا والتهيئة الإقليمية، الذين ساهموا في تكويننا العلمي والمعرفي طوال مشوارنا الجامعي، وإلى جميع الموظفين والإداريين بالقسم على حسن تعاونهم معنا من قريب أو من بعيد.

وفي الأخير نسأل الله العلي القدير التوفيق للجميع وأن ينتفع الجميع من هذه المذكرة

إهداء

من قال أنا لها " نَالها"

وأنا لها إنّ أبَت رغماً عنها أتيتُ بها.

لم تكن الرحلة قصيرة ولا ينبغي لها أن تكون لم يكن الحلم قريباً ولا الطريق كان محفوفاً بالتسهيلات لكني فعلتها ونِلتها.

بالحمد يختم ما ابتدأته بالدعاء، وبالشكر تسقى ثمار صبري وعنائي، ها قد انتهى الطريق، وما هو بانتهاء...إنما هو بدء جديد حفت خطاه بالامتنان.

بكل فخر أهدي تخرجي وفرحتي التي انتظرتها طويلاً إلى من كانوا مصدر الدعم والعطاء دائماً...

إلى سندي الأول وضلعي الثابت، أبي العزيز" عبد الرزاق حبيب" يا من أحمل اسمه فخرا كأنه وسام لا ينزع، وأحيا على خطاه اعتزازا، المعنى الحقيقي للثبات، وللسند. كنتَ دائما قدوتي التي أفتخر بها، ودافعي لتحقيق أحلامي، وإلى ما وصلت إليه اليوم. فكل إنجاز خطوته كنتَ أول من يستحق أن ترفعه. أسأل الله أن يحفظك، وأن يبارك في عمرك وصحتك، وأن يرزقك راحة لا تنتهي وسعادة لا تزول، ويجعل كل تعب بذلته في ميزان حسناتك.

إلى ظل الجنة في الدنيا، وداعمتي الأولى، أمي كل كلمات الدنيا لا تكفي لأعبر عن امتناني لك، كنتِ لي نوراً أضاء طريقي وسط ظلمات الحياة، ودعاؤك كان مفتاح كل باب مغلق، فما خاب دربٌ كانت أمي تمهده بالدعاء. كل نجاح يحمل بصمتك، وكل خطوة لي فيها أثر من صبرك.

أهديكما هذا الإنجاز يا جنتي ونعيمي.

إلى ضلعي الثابت وأمان أيامي إلى من شددتُ عضدي بهم فكانوا لي ينابيع أرتوي منها، وكذا اليد الخفية المساندة لي كل سنوات دراستي، وإلى خيرة أيامي وصَفْوتِها إلى قرة عيني وسندي بعد أبي

إخوتي وأختي وفقها الله

ولا أنسى زميلتي ورفيقة مشوار الدراسة والتعب ‘‘زين خديجة" والتي تشاركنا عناء الطريق وجمال اللحظات وفقكِ الله وأنار طريقك وأن يكون هذا العمل بدايةً لنجاحات أكبر.

لكل من كان عوناً وسنداً في هذا الطريق... للأصدقاء، ورفقاء السنين التي جمعتنا بهم الجامعة.

وأخيراً، ما بين الصّبر والعِوّض، أشكر نفسي على الصّبر، فقد كانت أهلا للمصاعب، وكان فضلُ الله عليها عظيماً، وعوضه يليق بعزته وجلاله.

وها أنا أختم كل ما مررتُ به، فالحمد لله من قبل ومن بعد، راجيةً من الله تعالى أن ينفعني بما علمني، وأن يُعلمني ما أجهل، ويجعلها حُجَة لي لا عليَّ.

الطالبة: عبد الرزاق أمينة

إهداء

الحمد لله عند البدء وعند الختام، فما تناهي دربٌ، ولا ختم الجهد، ولا تم سعي إلا بفضله، ها أنا اليوم أتوج اللحظات الأخيرة من هذا الطريق، بعد تعب ومشقة دامت سنوات في سبيل الحلم والعلم، حملت في طياتها أمنيات الليالي، أصبحت اليوم قرة عين.

ها أنا اليوم أقف على عتبة تخرجي بشهادة الماستر، أقطف ثمار تعبي، وأدفع قبعتي بكل فخر، فاللهم لك الحمد إذا رضيت، ولك الحمد بعد الرضا، لأنك وفقتني لإتمام هذا النجاح وتحقيق حلمي.

وبكل حب وفخر أهدي ثمرة نجاحي وتخرجي:

إلى نفسي الطموحة، التي بدأت بطموح وانتهت بنجاح.

وإلى والدتي...

مصدر بركتي، وأصل قوتي، ونبع دعائي، لكي أرفع ثمرة هذا الجهد اعترافا بفضلك العظيم.

إلى أخواتي الأعزاء ربيعة وخيرة

سند العمر ورفاق الأيام، لكما مني الامتنان ما يليق بوفائكم، وما قدمتموه لي من دعم وتشجيع.

إلى روح فقيدي أخي إبراهيم رحمه الله:

ذكرى خالدة في القلب ودعاء لا ينقطع، رحمك الله وأسكنك فسيح جناته.

إلى صديقتي وسند الرحلة " عبد الرزاق أمينة":

رفيقة الدرب، أهديك ثمرة هذا العمل المتواضع تقديرا لرفقتك الصادقة، ولما جمعنا من تعب واجتهاد وأمل، شكرا على الدعم والمساندة في كل خطوة، وعلى الذكريات الجميلة التي رافقت انجاز هذه المذكرة.

الباحثة زين خديجة.

الملخص

عرفت مجمعة تلمسان خلال السنوات الأخيرة تحولات ديموغرافية وعمرانية متسارعة، تمثلت في تزايد عدد السكان واتساع المجال الحضري نحو بلديات المنصورة وشتوان، مما أدى إلى ارتفاع حجم التنقلات اليومية وتزايد الحاجة إلى منظومة نقل حضري قادرة على ضمان الربط الوظيفي بين مختلف مكونات المجال الحضري.

تهدف هذه الدراسة إلى تشخيص وتقييم أداء منظومة النقل الحضري بمجمعة تلمسان في ضوء مؤشرات الاستدامة، وذلك من خلال تحليل التحولات المجالية والعمرانية المؤثرة في أنماط التنقل، ودراسة مكونات شبكة النقل ووسائله والفاعلين المتدخلين في تنظيم الخدمة، إضافة إلى تحليل خصائص التنقلات اليومية للسكان.

وقد أظهرت نتائج الدراسة أن النقل الحضري بالمجمعة يساهم في ضمان الحركية اليومية وربط مناطق السكن بمراكز الجذب والخدمات، خاصة وسط مدينة تلمسان ومناطق تمركز الأنشطة ببلدية المنصورة. كما بين التحقيق الميداني أهمية النقل الجماعي، خاصة الحافلات، في تلبية جزء مهم من حاجات التنقل المرتبطة بالعمل والدراسة والخدمات.

وبالاعتماد على مؤشرات الاستدامة، تم تقييم أداء المنظومة من خلال الولوجية والكفاءة التشغيلية والاقتصادية، وجودة الخدمة والسلامة، إضافة إلى الآثار المجالية والبيئية للنقل. وقد كشفت النتائج عن وجود بعض الاختلالات تتمثل في تفاوت التغطية بين المجالات المركزية والطرفية، وظهور نقاط اختناق مرورية، وتزايد الضغط على بعض المحاور، إلى جانب تحديات مرتبطة بالسلامة وجودة الخدمة.

وتوصلت الدراسة إلى أن منظومة النقل الحضري بمجمعة تلمسان تحقق مستوى متوسطاً من الاستدامة؛ فهي توفر خدمة أساسية للحركية الحضرية، غير أنها تحتاج إلى تحسينات تنظيمية ومجالية لتعزيز الكفاءة والعدالة في توزيع الخدمة وتقليل الآثار السلبية المرتبطة بالتنقل.

الكلمات المفتاحية: النقل الحضري، النقل الحضري المستدام، مؤشرات الاستدامة، التنقلات الحضرية، الولوجية، الكفاءة التشغيلية، مجمعة تلمسان.

Abstract

In recent years, the Tlemcen urban agglomeration has experienced rapid demographic and urban transformations, reflected in population growth and the expansion of the urban area towards the municipalities of Mansourah and Chetouane. These changes have resulted in an increase in daily mobility flows and a growing need for an urban transport system capable of ensuring functional connectivity between the different components of the urban area.

This study aims to diagnose and assess the performance of the urban transport system in the Tlemcen agglomeration through a sustainability-based approach. It analyzes the spatial and urban transformations affecting mobility patterns, examines the components of the transport network, available modes of transport, and the stakeholders involved in service organization, while also analyzing the characteristics of residents' daily travel patterns.

The results show that urban transport in the agglomeration plays a key role in ensuring daily mobility and connecting residential areas with major activity and service centers, particularly Tlemcen city center and the areas of concentrated activities in Mansourah. The field survey also highlights the importance of public transport, especially buses, in meeting a significant part of travel needs related to work, education, and services.

Based on sustainability indicators, the performance of the transport system was assessed through accessibility, operational and economic efficiency, service quality and safety, as well as the spatial and environmental impacts of transport. The findings reveal several shortcomings, including unequal spatial coverage between central and peripheral areas, the emergence of traffic congestion points, increasing pressure on major transport corridors, and challenges related to safety and service quality.

The study concludes that the urban transport system in the Tlemcen agglomeration achieves a moderate level of sustainability. Although it provides essential services for urban mobility, it requires organizational and

spatial improvements to enhance efficiency, ensure a fairer distribution of services, and reduce the negative impacts associated with urban travel.
Keywords: Urban transport, sustainable urban transport, sustainability indicators, urban mobility, accessibility, operational efficiency, Tlemcen urban agglomeration.

Résumé

Au cours des dernières années, l'agglomeration urbaine de Tlemcen a connu des transformations démographiques et urbaines rapides, marquées par une croissance de la population et une extension du tissu urbain vers les communes de Mansourah et de Chetouane. Ces évolutions ont entraîné une augmentation des déplacements quotidiens et un accroissement des besoins en matière de transport urbain, nécessitant un système capable d'assurer la continuité fonctionnelle et la connexion entre les différentes composantes de l'espace urbain.

Cette étude vise à diagnostiquer et à évaluer la performance du système de transport urbain dans l'agglomération de Tlemcen à travers une approche fondée sur les indicateurs de durabilité. Elle porte sur l'analyse des transformations spatiales et urbaines influençant les pratiques de mobilité, l'étude des composantes du réseau de transport, des modes de déplacement disponibles et des acteurs intervenant dans l'organisation du service, tout en examinant les caractéristiques des déplacements quotidiens des habitants.

Les résultats obtenus montrent que le transport urbain dans l'agglomération joue un rôle essentiel dans l'organisation de la mobilité quotidienne et dans la mise en relation des zones résidentielles avec les principaux pôles d'attraction et de services, notamment le centre-ville de Tlemcen et les espaces de concentration des activités au niveau de Mansourah. L'enquête de terrain met également en évidence l'importance du transport collectif, particulièrement les autobus, dans la satisfaction d'une part importante des besoins de déplacement liés au travail, aux études et aux services.

À partir des indicateurs de durabilité, l'évaluation du système de transport a été réalisée à travers l'accessibilité, l'efficacité opérationnelle et économique, la qualité du service et la sécurité, ainsi que les impacts spatiaux et environnementaux du transport. Les résultats révèlent plusieurs dysfonctionnements, notamment une couverture spatiale inégale entre les secteurs centraux et périphériques, l'apparition de points de congestion, une pression croissante sur certains axes structurants, ainsi que des contraintes liées à la sécurité et à la qualité du service.

L'étude conclut que le système de transport urbain de l'agglomération de Tlemcen présente un niveau de durabilité moyen. Malgré son rôle fondamental dans l'amélioration de la mobilité urbaine, il nécessite des améliorations organisationnelles et spatiales afin de renforcer son efficacité, d'assurer une meilleure équité dans la répartition des services et de réduire les impacts négatifs liés aux déplacements urbains.

Mots-clés : Transport urbain, transport urbain durable, indicateurs de durabilité, mobilité urbaine, accessibilité, efficacité opérationnelle, agglomération de Tlemcen.

المدخل العام

مقدمة:

أدى التقدم الاقتصادي والثقافي والحضاري إلى زيادة حاجات الانسان للخدمات ومن بينها خدمات النقل، حيث يعتبر النقل من المتطلبات الأساسية لكل مجتمع، وهو عبارة عن خدمة اجتماعية بالدرجة الأولى، كما أنه يحتل مكانة بين مجموعة من القطاعات الموجودة داخل أي دولة لأنه نشاط يضمن حمل الأشخاص والسلع من موضع لآخر، بالوسائل المتباينة النوع والسرعة والسعة، وذلك لتنظيم المنافع الزمانية والمكانية. (بجاوية، 2022)

تبرز أهمية النقل كونه حلقة وصل بين مناطق الإنتاج والاستهلاك، وبين أماكن السكن والعمل والخدمات المختلفة، مما يسهم في تسهيل التبادلات الاقتصادية والاجتماعية، كما يلعب دورا مهما في تعزيز الترابط بين المناطق وتقليص المسافات الزمنية والمكانية، الأمر الذي يسهم في تحسين الوصول إلى الفرص والخدمات، وإلى جانب ذلك، يؤثر النقل بشكل مباشر في تنظيم المجال وتوجيه التوسع العمراني، حيث يرتبط توزيع السكان والأنشطة الاقتصادية بدرجة توفر شبكات النقل وكفاءتها، لذلك يعتبر النقل عنصرا حيويا لا غنى عنه في سير الحياة اليومية وفي تحقيق التكامل بين مختلف مكونات المجتمع والمجال.

بناءً على الدور العام الذي يؤديه النقل في تنظيم المجال، يكتسي النقل الحضري أهمية خاصة باعتباره المستوى الأكثر ارتباطا بالحياة اليومية للسكان داخل المدن، فهو يشكل الإطار العملي الذي تترجم فيه وظائف النقل إلى حركة يومية مستمرة، وتضمن تدفق التنقلات داخل النسيج الحضري، غير أن تزايد هذه التنقلات والامتداد العمراني وما يرافقه من ضغوط مجالية وبيئية واجتماعية، جعل من الضروري إعادة النظر في كيفية تنظيم منظومة النقل الحضري كأحد التوجهات الحديثة الرامية إلى تحقيق التوازن بين متطلبات التنقل من جهة ومتطلبات التنمية المستدامة من جهة أخرى، من خلال توفير خدمات نقل فعالة وقادرة على الاستجابة لحاجيات السكان مع ضمان استمراريتها وتحسين ظروف العيش داخل المدن.

يمثل النقل الحضري في الدّول المتقدمة أهمية كبيرة في كيان الحياة الحضرية بالمدن، وذلك لاعتماد نسبة عالية من السكان عليه بصورة منتظمة سواء في تنقلاتهم اليومية من المسكن إلى العمل أو التنقلات لأغراض أخرى، خاصة مع تنامي وسائل النقل السّريعة والصّديقة للبيئة، حيث تسعى هذه الوسائل لتحقيق استدامة التنقل الحضري. وقد تم تنفيذ استراتيجيات التنقل المستدام في العديد من البلدان، لكن نجاحها لا يزال محدودًا (Henrik Gudmundsson, 2004). غير أن تحقيق نقل حضري مستدام لا يرتبط فقط بتوفير وسائل النقل أو توسيع الشبكات، بل يتوقف بدرجة كبيرة على مدى انسجام منظومة النقل مع التحولات المجالية التي تعرفها المدن. فالتوسع الحضري غير المتوازن، وتباعد مجالات السكن

عن مناطق العمل والخدمات، وظهور أقطاب حضرية جديدة، كلها عوامل تساهم في إعادة تشكيل أنماط التنقل اليومية وتغيير حجم الطلب على النقل واتجاهاته. ومن هذا المنطلق، أصبح تقييم أداء النقل الحضري يتطلب الانتقال من مقاربة وصفية تركز على عدد الخطوط والوسائل المتوفرة إلى مقاربة تحليلية تقيس قدرة الشبكة على تحقيق الولوجية والعدالة المجالية والكفاءة الاقتصادية وتقليل الآثار البيئية، وهي الأبعاد التي تشكل جوهر مفهوم النقل الحضري المستدام.

تواجه المدن في جميع أنحاء العالم تحديًا حاسمًا، لأن التنقل الحضري المستدام يتطلب تخطيطًا شاملاً وسياسات مبتكرة، لتحقيق مدينة ذات نقل مستدام، وذلك بتعزيز التخطيط المتكامل بين النقل واستخدام الأراضي لتقليل الحاجة إلى السفر، وتعظيم فائدة وقيمة المساحات، وتعزيز كفاءة استخدام الطاقة وقابلية العيش في المدينة (Trinh Dinh Toan, 2019)إذ يمكن تحسين عملية التنقل الحضري المستدام، وتعزيز النقل الأخضر، وتحسين كفاءة الطاقة، وتعزيز الحضرية والحد من الازدحام، مع دعم النمو الاقتصادي من خلال دمج نماذج النقل الفعّالة .) (Galkin, Sirina & Zubkov, 2022 وعلى الرغم من وجود رؤية طويلة الأجل تُركز على التنمية المستدامة كعامل مهم في مستقبل التنقل، إلا أنه لم يتم إدراج النقل كهدف ضمن أهداف التنمية المستدامة السّبعة عشر، لكن تم إدراج عدد من عناصر النقل في مختلف أهداف التنمية المستدامة مثل السّلامة على الطرق، وانبعاثات الكربون، وما إلى ذلك (Chettah& Amar, 2021).كما تم إدراجه من خلال الفصل السّابع من الأجندة 21، فيما يتعلق بتعزيز التنمية المستدامة للمستوطنات البشرية (Mark J. Nieuwenhuijsen, 2020)).

عرف قطاع النقل في الجزائر خلال العقود الأخيرة تطورا ملحوظا نتيجة التحولات التي مست السياسات العمومية في مجال النقل، خاصة بعد تبني سياسة تحرير القطاع وفتح المجال أمام المتعاملين الخواص عام 1988 ومشاركته من خلال المؤسسة العمومية للنقل الحضري على مستوى الولايات في العقد الأول من القرن الحادي والعشرون، بموجب المرسوم التنفيذي رقم 92/10 تتكفل هذه المؤسسات بالنقل العمومي للمسافرين على امتداد النسيج الحضري والشبه الحضري في إطار التكامل بين القطاع العام والخاص. (بن جبار ر.، 2024)، وقد ساهم هذا الانفتاح في تعزيز العرض وتحسين تغطية خدمات النقل من خلال تنوع الفاعلين وتزايد الاستثمارات مما أدى إلى توسع شبكة النقل وتلبية جزء من الطلب المتزايد على التنقل، غير أن هذا التطور رافقه أيضا بروز تحديات مرتبطة بضعف التنظيم والتنسيق بين المتدخلين، ما أثر أحيانا على جودة الخدمة واستمراريتها، خصوصا في المناطق الحضرية بمختلف أحجامها، تعد مجمعة تلمسان باعتبارها مجال الدراسة نموذجا لمدينة حضرية متوسطة التي شهدت تطورا في مجال النقل الحضري، بفعل الامتداد العمراني المتسارع والتراكم التاريخي وتنوع الوظائف الحضرية، ما ترتب عنه ارتفاع متزايد في الطلب على التنقل داخل المجال الحضري للمجمعة، غير أن

هذا التطور ما يزال يواجه عدة تحديات تتعلق بفعالية شبكة النقل الحضري ومدى قدرتها على تلبية احتياجات السكان المتنامية، سواء من حيث التغطية المكانية أو جودة الخدمات أو فيما يتعلق بسهولة الوصول إليها، من هذا المنطلق تبرز أهمية دراسة واقع النقل الحضري في مجمعة تلمسان في إطار التنمية المستدامة بهدف تقييم مستوى أدائه والكشف عن الاختلالات التي تحد من تحقيق تنقل حضري أكثر استدامة وكفاءة.

الإشكالية:

شهدت مجمعة تلمسان خلال العقود الأخيرة تحولات ديمغرافية وعمرانية متسارعة، تمثلت في النمو السكاني والامتداد العمراني خارج النواة المركزية، خاصة باتجاه بلديتي المنصورة وشتوان، مما أدى إلى توسع المجال الحضري وتغير توزيع السكان والتجهيزات والأنشطة داخله. وقد ساهم هذا التحول في ظهور حاجات جديدة للتنقل، نتيجة تزايد الترابط بين مختلف مكونات المجمعة وتعدد مراكز الجذب السكنية والخدماتية.

وأمام تنامي الطلب على الحركة اليومية، أصبح النقل الحضري أحد العناصر الأساسية في تنظيم المجال وتحسين جودة الحياة، غير أن فعالية هذه المنظومة لا ترتبط فقط بتوفر وسائل النقل أو امتداد الشبكة، وإنما بمدى قدرتها على تحقيق التغطية المجالية، وضمان استجابة ملائمة لحاجات السكان، إضافة إلى دور مختلف الفاعلين المتدخلين في تسيير النقل، ومدى مساهمة التطبيقات الرقمية الحديثة في تحسين الوصول إلى خدمات النقل وتسهيل عملية التنقل.

وانطلاقاً من ذلك، فإن تشخيص النقل الحضري بمجمعة تلمسان يتطلب تجاوز الوصف التقليدي لمكونات الشبكة نحو تقييم أدائها وفق مقاربة شاملة تعتمد على مؤشرات التنمية المستدامة، بما يسمح بقياس مدى تحقيق التوازن بين المتطلبات الاجتماعية والاقتصادية والبيئية والمجالية.

وعليه يمكن طرح الإشكالية الرئيسية التالية:

إلى أي مدى تستجيب منظومة النقل الحضري بمجمعة تلمسان لمتطلبات الاستدامة في ظل التحولات الديمغرافية والعمرانية، وما دور الفاعلين في تحسين أداء هذه المنظومة؟

وتتفرع عنها التساؤلات التالية:

1. كيف أثرت الديناميكية السكانية والامتداد العمراني على حجم واتجاهات التنقلات اليومية داخل مجمعة تلمسان؟
2. ماهي خصائص منظومة النقل الحضري بمجمعة تلمسان، وما مدى مساهمتها في تحسين جودة الخدمة وتسهيل تنقل السكان؟

3. إلى أي مدى تحقق منظومة النقل الحضري بمجمعة تلمسان أبعاد الاستدامة الاجتماعية والاقتصادية والبيئية والمجالية؟

أسباب اختيار الموضوع

يأتي اختيار موضوع تشخيص النقل الحضري في مجمعة تلمسان انطلاقا من أهمية النقل باعتباره أحد العناصر الأساسية في تنظيم المجال الحضري وضمان استمرارية الحركة بين مختلف مكونات المدينة، خاصة في ظل التحولات الديمغرافية والعمرانية التي تعرفها المدن الجزائرية وما يرافقها من تزايد الطلب على التنقلات اليومية. وقد أدى التوسع العمراني لمجمعة تلمسان وامتدادها نحو مجالات حضرية جديدة إلى بروز تحديات مرتبطة بمدى قدرة منظومة النقل الحالية على تحقيق الربط بين مناطق السكن ومراكز الخدمات والأنشطة، والاستجابة للحاجات المتزايدة للسكان.

كما يرتبط اختيار الموضوع بالحاجة إلى الانتقال من دراسة وصفية لمكونات النقل الحضري إلى مقاربة تقييمية تعتمد على مؤشرات الاستدامة، تسمح بالكشف عن مدى كفاءة الشبكة ووسائل النقل في تحقيق الولوجية والعدالة المجالية وتقليل الاختلالات المرتبطة بالتنقل الحضري. إضافة إلى ذلك، فإن أهمية دراسة دور مختلف الفاعلين والتطبيقات الرقمية الحديثة في تحسين خدمات النقل تشكل جانباً مهماً لفهم التحولات التي يعرفها القطاع ومدى مساهمتها في تحسين جودة الحياة داخل المجال الحضري.

ومن هذا المنطلق، تم اختيار مجمعة تلمسان كمجال للدراسة باعتبارها مجالاً حضرياً يشهد ديناميكية مجالية متواصلة، مما يجعلها نموذجاً مناسباً لتحليل العلاقة بين التوسع الحضري، أنماط التنقل، وأداء منظومة النقل الحضري وفق مقاربة الاستدامة.

أهداف البحث

1- قراءة تحليلية لواقع النقل الحضري في مجمعة تلمسان من خلال تحليل بنية الشبكة وأنماط وسائل النقل ومدى تغطيتها للمجال الحضري، مع تقييم مستوى كفاءة خدمات النقل المقدمة للسكان.
2- تحليل العوامل المؤثرة لحركة التنقل داخل النسيج الحضري للمجمعة عن طريق دراسة تأثير النمو السكاني والعمراني وتوزيع الوظائف والأنشطة على الطلب والكشف عن أبرز الاختلالات التي تعيق هذا القطاع.
3- تقييم النقل الحضري الجماعي والفردي وفق مؤشرات التنمية المستدامة عبر قياس أدائه من حيث الكفاءة، والفعالية وإمكانية الوصول والاستدامة.

فرضيات الدراسة

تنطلق فرضيات هذه الدراسة من اعتبار أن منظومة النقل الحضري لا يمكن فهمها بمعزل عن التحولات المجالية التي يعرفها المجال الحضري، وأن فعالية هذه المنظومة ترتبط بمدى قدرتها على التكيف مع التغيرات الديمغرافية والعمرانية، والاستجابة للحاجات المتزايدة للسكان وفق مقاربة الاستدامة.

الفرضية الثانية ترى أن النمو السكاني والامتداد العمراني الذي عرفته مجمعة تلمسان ساهما في تغير أنماط التنقل اليومية وزيادة الطلب على خدمات النقل الحضري، مما أدى إلى بروز تحديات مرتبطة بمدى توافق شبكة النقل مع التوزيع الجديد للسكان والوظائف الحضرية.

الفرضية الثالثة ترى أن منظومة النقل الحضري بمجمعة تلمسان تتميز بوجود تفاوت في مستوى التغطية وكفاءة الخدمة بين مختلف أجزاء المجال الحضري، وأن تحسين أدائها يرتبط بمدى فعالية تنظيم الشبكة ودور مختلف الفاعلين المتدخلين، إضافة إلى توظيف التطبيقات الرقمية لتسهيل خدمات النقل.

كما تفترض الدراسة أيضا أن تقييم منظومة النقل الحضري بمجمعة تلمسان من خلال مؤشرات الاستدامة قد يكشف عن وجود اختلالات تحد من تحقيق التوازن بين الأبعاد الاجتماعية والاقتصادية والبيئية والمجالية للنقل الحضري.

المنهجية ووسائل العمل

تنطلق هذه الدراسة من منطق التشخيص المكاني الذي يستوجب تعدد مصادر المعلومات وتقاطعها. لذا وُظِّفت ثلاث أدوات متكاملة تمثلت في الاستبيان الميداني بفئاته الثلاثة لقياس التجربة المعيشية للتنقل، الملاحظة الميدانية المنظّمة لتقييم البنية التحتية الفعلية وتحليل الوثائق التخطيطية لاستجلاء جذور الاختلال. بحيث اعتمدنا في هذه المقاربة على توظيف مخرجات كل أداة في خدمة مؤشر بعينه.

الإطار المفاهيمي للموضوع

في هذه المرحلة، تم جمع مختلف المعلومات والمعطيات المتعلقة بموضوع النقل الحضري والاستدامة، من خلال الاعتماد على الدراسات السابقة والمذكرات والرسائل الجامعية، إضافة إلى الكتب والمقالات العلمية، وذلك من أجل التعرف على أهم الجوانب النظرية المرتبطة بالموضوع.

مرحلة جمع المعطيات

تعد هذه المرحلة من أهم مراحل البحث وأكثرها صعوبة، نظراً لاتساع منطقة الدراسة وكثافة أحيائها، أيضا بخصوص قلة المصادر والمراجع التي تناولت مجمعة تلمسان، خاصة في مجال النقل

الحضري، ولمعالجة هذا الموضوع تم إجراء 17 مقابلة مع مختلف المديريات والمؤسسات المعنية، بهدف جمع المعطيات والمعلومات المتعلقة بشبكة النقل الحضري، والسكان، والتوسع الحضري على مستوى المجمعة، ونذكر منها مديرية النقل، مديرية البرمجة ومتابعة الميزانية، مديرية الأشغال العمومية، مؤسسة النقل الحضري والشبه الحضرية لتلمسان، بلدية تلمسان، بلدية منصورة، بلدية شتوان، والحماية المدنية لمنصورة، ناقبة الناقلين وسائقي الأجرة، ولقد واجهنا بعض الصعوبات من بينها تكرار التردد على هذه المديريات من أجل الحصول على المعطيات اللازمة لهذه الدراسة، وكذا صعوبة الحصول على الإحصائيات الرسمية والاعتماد أحياناً على تقديرات تقريبية، وقلة البيانات المتعلقة بشبكة النقل، إضافة إلى أن بعض المعطيات المتوفرة على مستوى المديريات والمؤسسات المعنية غير محدثة، وعدم توفر خريطة خاصة بالنقل الحضري الخاص وعدم توفر المعلومات الخاصة بمواقف حافلات النقل الخاص، مما استدعى إنجازها بالاعتماد على العمل الميداني.

تحقيق ميداني المباشر عن طريق الاستمارة عددها 200 استمارة موجهة للمتنقلين، وغير مباشرة منها 50 استمارة وتم الاستغناء عنها بسبب عدم الإجابة عن جميع أسئلة الاستبيان، تضمّن الاستبيان 12 محوراً بإجمالي 50 سؤال. في أماكن توقف الحافلات النقل العام والخاص، وأيضا تم التحقيق مع سائقي سيارات الأجرة في أوقات مختلفة من اليوم (صباحا، أوقات الذروة)، وتم هذا المسح في أيام العمل والدراسة، من أجل معرفة أسباب التنقل ووسائله وخصائصه داخل المجمعة وقياس أداء النقل الحضري عن طريق مؤشرات التنمية المستدامة.

شمل هذا المسح أربعة أحياء كبرى، وهي: حي الإمامة ببلدية منصورة لوجود مراكز تجارية وخدمات إدارية بكثرة وقرب هذا الحي من جامعة أبو بكر بلقايد، حي الكيفان ببلدية تلمسان لتنوع الخدمات به (مستشفى جامعي، وخدمات إدارية كثيفة)، وحي أوزيدان يضم حركة تجارية، وحي الزيتون ببلدية شتوان تتوزع به الإقامات الجامعية، والقطب الجامعي، وذلك بسبب ارتباط هذه الأحياء بحركة تنقل كثيفة للسكان.

اعترض المسح بعض الصعوبات منها:

- اقتصار المسح الميداني على بعض الأحياء المعروفة بالحركة والنشاط، في حين لم تشمل الدراسة بعض الأحياء الأخرى لضعف الحركة بها.
- -ضعف استجابة بعض السكان ورفضهم التعاون أثناء إجراء التحقيقات الميدانية.

معالجة المعطيات: معالجة المعطيات والبيانات والصور والخرائط

لتسهيل مقاربة تشخيص النقل الحضري في مجمعة تلمسان من خلال مؤشرات الاستدامة، تم إنشاء قاعدة بيانات تتكون من المعطيات المكتبية والمعطيات المستقاة من التحقيقات الميدانية ومعالجتها إما بطريقة موضوعاتية أو بطريقة استخلاصية، وتمثيلها بيانيا وخرائطيا حسب الحاجة.

تحليل المعطيات:

تم هيكلة هذا البحث إلى ثلاث فصول متكاملة فيما بينها، تناول الفصل الأول، التحولات الديمغرافية و العمرانية و دورها في تشكيل المجال الحضري بمجمعة تلمسان، تطرقنا فيه لدراسة الخصائص الطبيعية والبشرية لمجمعة تلمسان من خلال تحليل الموقع والموضع والانحدارات، وتتبع مراحل التوسع العمراني وتطور الحضيرة السكنية إضافة إلى دراسة البنية السكانية وأنماط السكن واستعمالات الأرض وشبكة الطرق، مع إبراز انعكاسات التخطيط العمراني على تنظيم وتوجيه منظومة النقل الحضري.

أما الفصل الثاني تضمن تحليل واقع النقل الحضري وحركة التنقلات في مجمعة تلمسان، من خلال دراسة منظومة النقل الحضري وخصائصها التنظيمية والمجالية، كما تناول تحليل حركة التنقلات اليومية للسكان وأنماطها واتجاهاتها مع ابراز التفاوتات والاختلالات المسجلة.

بينما خصصنا الفصل الثالث تقييم أداء منظومة النقل الحضري بمجمعة تلمسان وفق مؤشرات الإستدامة وبهدف قياس الولوجية، العدالة الاجتماعية، الكفاءة التشغيلية ولاقتصادية والسلامة وجودة الخدمة وتحديد أبرز اختناقات شبكة النقل الحضري.

تحديد مفاهيم الدراسة

1. النقل

هو انتقال للأشخاص والموارد من مكان إلى آخر بواسطة النقل المخصصة لهذا الغرض انطلاقا من المنشئات القاعدية، الطرق والسكك الحديدية وأخرى، ويعتبر النقل عاملا من عوامل الإنتاج طالما أنه يقدم خدمة.

يعرفه روبنسون وبامفورد (Bamford et Robinson)، على أنه يتعلق بحركة الأشخاص والسلع لغرض معين وبلغة الاقتصاد فإن الطلب على النقل يشتق من الطلب على تسهيل حركة الأشخاص والسلع، ويكون النقل مفيداً طالما أنه يوفر خدمة، ويعتبر النقل عاملاً من عوامل الإنتاج.

يلخص بريان هويل وريتشارد نول (B. Hoyle et R. Knolws) وظيفة النقل في خدمة الأنشطة الاقتصادية في أي مجتمع، كما يعتبر محركاً اجتماعياً وليس فقط وسيلة نقل اقتصادية، ولهذا لا يمكن تجاهل العوامل الاجتماعية المؤثرة في تحليل النقل وتفسيره وتخطيطه، بالتالي فإن النقل النقل متعدد الجوانب، اجتماعي، اقتصادي، خدماتي، مكاني، وهي طبيعة النقل جملة وتفصيلا. (طريفة، 2019، صفحة 14)

لقد عرف القانون الجزائري خدمة النقل حيث نصت المادة 16 من القانون رقم 17/88 المؤرخ في 10 ماي 1988 على ما يلي يعد النقل كل نشاط ينقل بواسطة شخص طبيعي أو معنوي أشخاصا أو بضاعة من مكانه إلى آخر على متن مركبة مهما كان نوعها، ونلاحظ أن القانون الجزائري قد عرف النقل على انه نشاط دون التطرق إلى الجانب الاقتصادي الذي يتضمنه. (بوته، 2020، صفحة 11)

2. النقل الحضري:

يعرف النقل الحضري بأنه نشاط للخدمات ينتج منفعة في الزمان والمكان بواسطة شخص طبيعي أو معنوي يضمن التنقل للأشخاص في مجال المحيط الحضري على متن مركبة معدة لهذا الغرض ولمسافة مقبولة، وللنقل الحضري نظام يُمكنه من تقديم خدمة النقل في المجال الحضري بالكمية والنوعية المطلوبة. (طريفة، 2019، صفحة 15)

3. التنمية المستدامة:

ظهرت التنمية المستدامة كمفهوم رسمي لأول مرة في تقرير اللجنة العالمية للبيئة والتنمية المعنون بـ مستقبلنا المشترك، والذي أعدته غرُو هارلم برونتلاند سنة 1987، حيث عُرفت بأنها:

"التنمية التي تلبي احتياجات الحاضر دون المساس بقدرة الأجيال القادمة على تلبية احتياجاتها".

ويركز هذا التعريف على ضرورة تحقيق التوازن بين تلبية حاجات المجتمع الحالية والحفاظ على حقوق الأجيال المقبلة، مع مراعاة الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية والبيئية للتنمية، كما أبرز تقرير برونتلاند مجموعة من المبادئ الأساسية للتنمية المستدامة، من أهمها:

- قدرة الإنسان على تحقيق التنمية المستدامة من خلال حسن استغلال الموارد.
- أهمية اعتماد منظور طويل المدى لضمان استمرارية الموارد وحماية البيئة للأجيال القادمة.
- ضرورة تحقيق التوازن والعدالة بين الدول الغنية والفقيرة، مع توفير الاحتياجات الأساسية للجميع.
- أهمية تغيير أنماط الاستهلاك وأساليب الحياة بما ينسجم مع متطلبات الاستدامة البيئية.
- اعتبار التنمية عملية مستمرة يمكن توجيهها نحو تحقيق الاستدامة.

تقوم التنمية المستدامة على مجموعة من المؤشرات المترابطة التي تستخدم لتقييم مدى التوازن بين مختلف الأبعاد التنموية، حيث تتمثل في: المؤشر الاقتصادي، المؤشر الاجتماعي، المؤشر البيئي، والمؤشر البنيوي والمكاني. وتسعى إلى تحقيق التوازن بين النمو الاقتصادي، وتحسين الظروف الاجتماعية للسكان، والمحافظة على الموارد الطبيعية والبيئية. (بوزيدي و بن واضح، 2024)

4. النقل المستدام:

يعرف النقل المستدام بوسائل يتم استخدامها في مجال النقل والتي يكون تأثيرها على البيئة منخفضاً، حيث يتضمن الوسائل غير ميكانيكية والمشي والدراجات وتطوير الوصول والمركبات الخضراء وتشارك السيارات وحماية نظم النقل في المناطق التي تستهلك الوقود بكفاءة ولا تستخدم الكثير من المساحة وتدعيم الاشكال الصحية للحياة. (تلخوخ، 2025) . هو نظام نقل قادر على تلبية حاجات التنقل الحالية للسكان مع ضمان الكفاءة الاقتصادية، والعدالة الاجتماعية، والحد من الآثار البيئية السلبية، مع الحفاظ على قدرة الأجيال القادمة على الاستفادة من المجال الحضري

5. التنقلات الحضرية:

النقلات الحضرية هي تنقلات الأفراد داخل المدينة سواء كانت منتظمة(مرنة)أو غير منتظمة لعدة أسباب هي كالعمل وهي مرتبطة كثيرا بالوسائط المستخدمة في ذلك وتعتبر الطرق أحد العناصر المهمة في تسهيل هذه التنقلات التي تعتمد بشكل أساسي على التجمعات السكانية والتجمعات المؤثرة فيها كالمراكز التجارية والخدمية والسياحية، أي أنها ذات مكانة هامة مهما كان أصلها ومقصدها، وحجم هذه التنقلات يختلف من وقت لآخر على حسب أهمية المنطقة سواء تجارية أثرية سياحية وهي بهذا تؤدي إلى تنميتها اقتصاديا بتعدد المراكز وتشجيع السياحة والتنقلات وتبادل العلاقات الاجتماعية والمعارف والاهتمام أكثر بالبيئة (في حال كانت منظمة) أما العكس ستؤدي إلى تدهور المنطقة من مختلف جوانبها. (بوقنة ، شريف ، 2012)

6. النقل الحضري المستدام

إنّ المقاربة المفاهيمية لنشاط النقل لها أهمية بالغة في فهمه وفهم كل الجوانب المحيطة به، على اعتبار أنّه يمثل المظهر أو الواجهة الأساسية التي تعكس وضعية الظروف الاجتماعية والاقتصادية التي يعيشها مجتمع ما داخل بلد ما، كما يحدد تلك العلاقة القائمة بين قطاع النقل وبين التنمية المستدامة. (العرابي، 2020)

7. الولوجية :

تعني الولوجية سهولة وصول الأشخاص والبضائع والمنتجات من مكان جغرافي معين إلى آخر. – تعني أيضا عدم قطع مسافات طويلة وعدم هدر وقت طويل وتكاليف كثيرة، وكذا عدم وجود معيقات وإكراهات في طرق ومسالك التنقل بالمجال الريفي. ومعلوم أنّ الولوجية لا تتعلق أساسا بسهولة الوصول إلى مكان معين وإنما بصعوبته أيضا بل أحيانا باستحالته، وتدخل في هذا الإطار

عناصر متعددة وعديدة منها ما هو موحد بين جميع المجالات الجغرافية ومنها ما هو خاص مجال دون آخر، كما أنَ الولوجية تعني طبعا صعوبة التنقل تبعا لإكراهات مكانية. (هلال، 2014)

8. **التطبيقات الرقمية**:

عرف ايزموند Esmond الطريق الرقمي بأنه: برنامج كمبيوتر مصمم ليعمل على الهواتف الذكية، وأجهزة الكمبيوتر اللوحي وغيرها من الأجهزة النقالة، وهي مصطلح جديد على عالم التقنية، وهو يصف بشكل خاص تلك البرمجيات التي يقدمها مطورو الويب.

وعرفه عرف الفاضل بأنه: تطبيق حاسوبي أو برنامج يمكن الوصول إليه واستخدامه من خلال متصفح الويب، أو عبر شبكة مثل الأنترنيت، وتبرمج تطبيقات الويب بواسطة لغات برمجة وصفية تدعمها أغلب متصفحات الحديثة. وكذا هو عبارة عن مجموعة البرامج المختلفة والمساعدة في أسرع وقت وأقل تكلفة وأعلى دقة. (مصور عبدالرحمان ال فيدة القحطاني، 2022)

الفصل الأول

التحولات الديموغرافية والعمرانية ودورها في تشكيل المجال الحضري بمجمعة تلمسان

تمهيد:

يرتبط النقل الحضري ارتباطًا وثيقًا بالخصائص الديموغرافية والعمرانية للمجال الحضري، إذ يتحدد حجم الطلب على النقل وأنماط التنقل واتجاهاتها تبعًا لتوزيع السكان وتمركز الأنشطة والخدمات واستعمالات الأرض. فالحركات اليومية للأفراد لا تنشأ من نظام النقل في حد ذاته، وإنما تنتج عن الحاجة إلى التنقل بين أماكن السكن والعمل والدراسة والخدمات، مما يجعل السكان والعمران من أهم العوامل المفسرة للحركية الحضرية. وفي هذا السياق، يؤكد رودريغ (Rodrigue, 2024) أن العلاقة بين استعمالات الأرض والنقل علاقة تفاعلية، حيث تُولد البنية الحضرية والأنشطة المختلفة طلبًا على التنقل، بينما يستجيب نظام النقل لهذه التدفقات ويساهم بدوره في إعادة تنظيم المجال الحضري. كما يرى هانسون وجوليانو (Hanson & Giuliano, 2004) أن فهم النقل الحضري يقتضي تحليل الخصائص السكانية والعمرانية التي تشكل أساس الطلب على التنقل داخل المدن.

وعليه، يهدف هذا الفصل إلى دراسة الخصائص الديموغرافية والعمرانية لمجمعة تلمسان، من خلال تحليل توزيع السكان، وديناميات النمو الحضري، والتنظيم المجالي للأنشطة والخدمات، انعكاساتها على حركية التنقل الحضري، بما يسمح بفهم العوامل المولدة للطلب على النقل وتفسير واقع المنظومة النقلية الذي سيتم تناوله في الفصل الموالي.

1. دراسة الموقع:

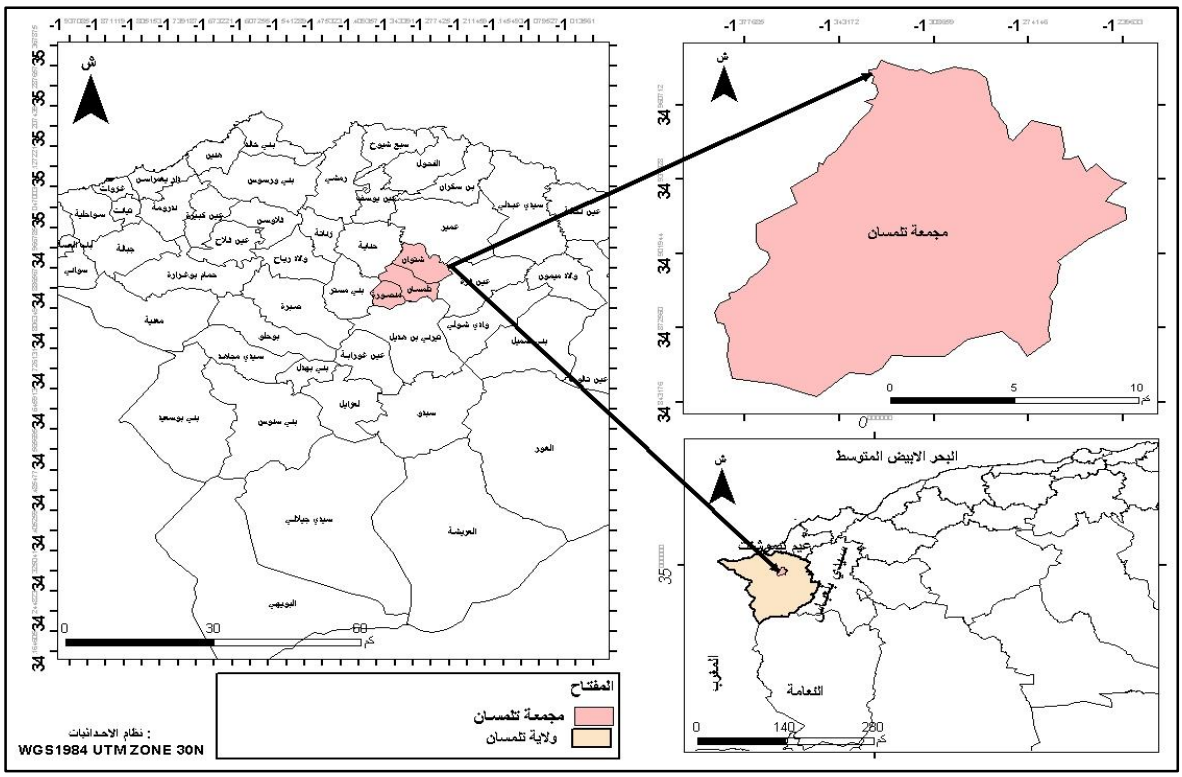
1.1. الموقع الإداري لولاية تلمسان:

تقع ولاية تلمسان في أقصى الشمال الغربي للبلاد حولي 605 كيلومتر عن العاصمة، يحدها من الشمال البحر الأبيض المتوسط، ومن الغرب المغرب الأقصى، ومن الشمال الشرقي ولاية عين تيموشنت، ومن الجنوب الشرقي ولاية سيدي بلعباس، ومن الجنوب ولاية النعامة.

2.1. الموقع الإداري لمجمعة تلمسان:

تقع مجمعة تلمسان في الشمال الغربي من القطر الجزائري، وتقدر المساحة الإجمالية لبلديات المجمعة 114.11 كيلومتر مربع، يحدها شمالا بلدية الحناية، ومن الشمال الشرقي بلدية عمير، وجنوبا بلدية تيرني، وبلدية عين فزة شرقا، وغربا بلدية بني مستار. تضم مجمعة تلمسان كل من بلدية تلمسان وبلدية منصورة، وبلدية شتوان. **(خريطة رقم 01)**

خريطة رقم 1: الموقع الإداري لمجمعة تلمسان



المصدر: PDAU مجمعة تلمسان 2023+ التحقيق الميداني 2026

3.1. الموقع الجغرافي لمجمعة تلمسان

تتوسط مجمعة تلمسان الفضاء الولائي في تقاطع طريقين رئيسين هما:

- الطريق الوطني رقم07: اتجاه شمال غرب.
- الطريق الوطني رقم22: اتجاه شمال جنوب.
- الطريق سيار شرق-غرب: الجهة الشمالية للمجمعة.
- تبعد عن البحر الأبيض المتوسط 60 كيلو متر و70 كيلو متر عن الحدود الجزائرية المغربية.

4.1. موضع مجمعة تلمسان:

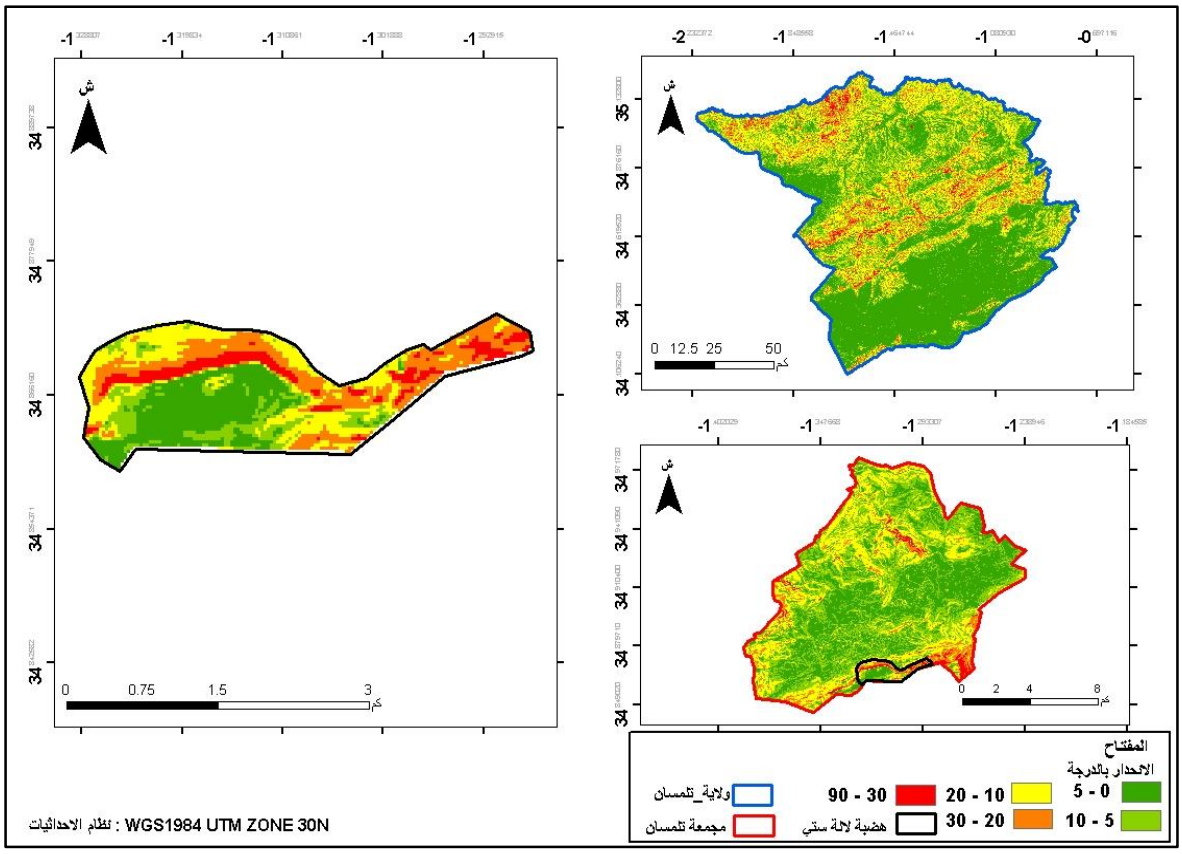
تتموضع مجمعة تلمسان على منطقة جبلية من الشرق نحو الغرب فوق ربوة في أسفل سلسلة من الصخور المنحدرة التي سماها الإدريسي "الصخرتين" أما في قمة هذه الربوة توجد هضبة كبيرة تدعى" لالة ستي" المكتظة بالأشجار باتجاه الجنوب ومناطق سهلية في الشمال. (بشة،فلاق شبرة، 2013)

5.1. تضاريس مجمعة تلمسان متفاوتة الانحدارات

يعد عامل الانحدار من العوامل الأساسية المؤثرة في مجال النقل، نظراً لارتباطه المباشر بعملية تهيئة وإنجاز البنية التحتية الطرقية، إذ تفرض الأراضي شديدة الانحدار تحديات تقنية وهندسية أكبر أثناء شق الطرق وتسويتها، مما ينعكس على ارتفاع تكاليف الإنجاز والصيانة.

تقع هضبة لالة ستي على ارتفاع ما يقارب 1025م، الأمر الذي أكسبها انحدارات متفاوتة مرتبطة بسلسلة جبلية محيطة بتلمسان، فهي بالتالي تتميز بفئة انحدار المتوسط إلى قوي (10-30%) مع وجود مواضع ذات انحدار شديد أكثر من 30%، وقد انعكست هذه الانحدارات على شبكة الطرق والمسالك، حيث فرضت مسارات تتكيف مع طبيعة التضاريس وتحدياتها مما أثر في سهولة التنقل والربط بين الهضبة وبقية أجزاء مجمعة تلمسان وهو ما يفرض قيوداً على النقل والطرقات ويؤثر في تصميم شبكة الطرق واتجاهات توسعاتها. **(الخريطة رقم 02)**

خريطة رقم2 : انحدارات مجمعة تلمسان



المصدر: التحقيق الميداني، 2026

6.1. لمحة تاريخية عن تلمسان

تقع مدينة تلمسان غرب الجزائر على علو 830 متر عن سطح البحر. هذه المدينة العتيقة شهدت كل الفتوحات والحضارات المختلفة خلال القرن الثاني للميلاد، وفي عهد الرمان سمية باسم "بوماريا" وفتحها المسلمون سنة 671 ميلادي على يد القائد "أبي المهاجر دينار" أما المدينة الحالية فقد بنية من قبل المرابطين سنة 1069م، حيث شيدوا بها مسجداً عظيما جميلاً ومعاصراً لا يزال حتى الآن يعتبر مفخرة للعالم الإسلامي. تزايد نمو المدينة الحالية فقد بنيت من قبل المرابطين سنة 1069م حيث شيدوا بها مسجداً عظيما، جميلا ومعاصراً لا يزال حتى الآن يعتبر مفخرة للعالم الإسلامي.

تزايد نمو المدينة في عهد الموحدين وفي عهد الزيانيين أصبحت تلمسان عاصمة المغرب الأوسط سنة 1236م، ارتبطت بالحكم العثماني سنة 1555م إلى أن دخلها الغزو الاستعماري الفرنسي سنة 1830م.

أهم الحضارات التي مرت في تلمسان: البربر، الفاندال، الرومان، بنو زناتة، الأدارسة، المرابطون، بنو عبد الواد، المرينيون، فترة الإمبراطورية العثمانية، الاحتلال الفرنسي (بشة،فلاق شبرة، 2013)، وبحكم امتلاكها بمقومات تاريخية وثقافية وعمرانية بارزة تعكس عمقها التاريخي أصبحت وجهة سياحية بارزة تستقبل الزوار بمختلف مناطق الجزائر وخارجها لما تحتضن من معالم أثرية وتراثية تعكس عراقة المدينة وتنوع حضاراتها عبر التاريخ.

2. تطور عدد سكان المجمعة

شهدت مجمعة تلمسان تطورا ديمغرافيا متدرجا ومتباينا خلال الفترة الممتدة من 1966 إلى غاية تقديرات 2024، وتم أخذ المعطيات الخاصة بالبلديات الثلاث (تلمسان، منصورة، شتوان) والتي يمكن تعميم نتائجها على مستوى المجمعة الحضرية، باعتبار أن سكان هذه البلديات يقيمون ضمن المركز الرئيسي. يمنح تصورا دقيقا لتطور النمو السكاني وكما يساهم في فهم وتفسير العوامل التي ساهمت في حدوث هذه التغيرات.

1.2. المرحلة الأولى 1966-1977:

عرفت مجمعة تلمسان نمو سكانيا ضعيفا خلال هذه ال فترة1966-1977، حيث ارتفع من 74795 نسمة إلى 92227 نسمة بمعدل نمو قدر بـ 2.11% في بلدية تلمسان، وأما بلدية المنصورة فقد بلغ عدد السكان 6933 نسمة خلال سنة 1966 إلى ان يرتفع هو الآخر إلى 12541 نسمة بمعدل نمو بلغ 6.10%، وقد بلغ عدد السكان في بلدية شتوان 7869 نسمة سنة 1966 ليرتفع إلى 11994 نسمة

سنة 1977 بمعدل نمو قدر بـ 4,30%، وهذا الارتفاع الملحوظ نتيجة لتحسن الأوضاع الاجتماعية بعد الاستقلال، وتركز السكان في المدينة القديمة والنواة المركزية، مع كثافة مرتفعة في المركز، وبالتالي كانت التنقلات محدودة وقصيرة المسافة داخل المجال الحضري، مع اعتماد ضعيف على وسائل النقل لأن أغلب الخدمات كانت قريبة من السكان داخل المركز.

2.2. المرحلة الثانية 1977-1987:

استمر النمو السكاني بوتيرة أسرع خلال هذه الفترة، حيث شهد ارتفاع ملحوظا من 92227 نسمة إلى 111588 نسمة بمعدل نمو بلغ 1.92% في بلدية تلمسان، بينما بلدية المنصورة ارتفع من 12541 نسمة إلى 19950 نسمة سنة 1987 بمعدل نمو 4,75%، وكما نلاحظ كذلك ارتفاع ملحوظ في بلدية شتوان من 11994 نسمة إلى 20832 نسمة سنة 1987، بمعدل نمو 5,67% وهو ما يعكس بداية التحول الديمغرافي المرتبط بتراجع معدلات الخصوبة، وتحسن الأوضاع الاقتصادية في التسعينات والتحولات الاجتماعية. وببداية التوسع نحو الأطراف نتيجة تدهور المباني القديمة في مركز المدينة و إنخفاظ سعر العقار في المناطق المحيطة خاصة في نواحي (يوسفي، 1996، صفحة 19)شتوان ومنصورة وظهور أحياء جديدة، نتيجة لذلك أصبح التنقل يتمثل في الرحلات اليومية بين الأطراف والمركز، خاصة من لأغراض العمل والدراسة، مما أدى إلى زيادة الطلب على النقل الحضري وظهور خطوط نقل جديدة.

3.2. المرحلة الثالثة 1987-1998:

خلال هذه المرحلة، سجل النمو السكاني تراجعا ملحوظا، لينخفض آنذاك معدل النمو الذي بلغ 1.46%، وارتفاع عدد السكان من 111588 نسمة سنة 1987 إلى 130818 نسمة سنة1998 في بلدية تلمسان، وبلغ عدد سكان بلدية المنصورة سنة 1987 حوالي 19950 نسمة ليرتفع إلى 35235 نسمة سنة 1998 بمعدل نمو 5.31%، وأما بلدية شتوان فقد بلغ معدل النمو 5.35% بما قابله انتقال عدد السكان من 20832 نسمة إلى 35082 نسمة سنة 1998، ويرجع هذا للظروف التي عاشها السكان في تلك الفترة والهجرة نحو المدينة من أجل الأمن. وعرف المجال توسعا أوضح مع زيادة الأحياء السكنية الجديدة، في المقابل بدأ المركز يفقد جزءاً من كثافته لصالح الضواحي، مما أدى ارتفاع كبير في التنقلات اليومية نحو المركز وخلق ضغطا واضحاً على شبكات الطرق والنقل، واكتظاظ في بعض المحاور.

4.2. المرحلة الرابعة 1998-2008:

بلغ عدد السكان خلال سنة 2008 بـ 140158 نسمة، على مكان عليه 130818 نسمة سنة1998 بمعدل نمو بلغ 0.69% ببلدية تلمسان، و35235 نسمة سنة1998 ليرتفع إلى49150 نسمة سنة2008

بمعدل نمو 3.38%ببلدية المنصورة، وأما عدد سكان بلدية شتوان بلغ 35082 نسمة سنة 1998 ليرتفع هو كذلك إلى 47600 نسمة سنة 2008بمعدل نمو قدر بـ 3.10%، وهذا راجع إلى بداية استقرار الاوضاع الامنية وارتفاع المستوى المعيشي للأسر، وكذا سياسة تنظيم النسل. فقد أصبحت مجمعة تلمسان مجالا حضريا مترابطاً، حيث لم يعد المركز وحده هو القطب الوحيد، بل ظهرت أقطاب جديدة مثل الجامعة. هذا أدى إلى تعدد اتجاهات التنقل خاصة نحو المرافق والجامعة، نتيجة ذلك ارتفع الطلب على النقل الجماعي بشكل كبير، وبدأت شبكة الطرق تعاني من ضغط أكبر.

5.2. المرحلة الخامسة 2008-2024:

استمر هذا المنحنى بنمو سكاني ملحوظ، حيث أصبح أكثر اعتدالا مقارنة بالعقود السابقة، حيث انتقل عدد السكان من 140158 نسمة سنة 2008 إلى 154227 نسمة سنة 2024 ببلدية تلمسان وبمعدل نمو حوالي 0,53%، وبلدية المنصورة بمعدل نمو 3.01%، مسجلا معه ارتفاع في عدد السكان ب49150 نسمة سنة 2008 ليبلغ 79050 نسمة سنة 2024، وأما عدد سكان بلدية شتوان، فنلاحظ أيضا ارتفاع من 47600 نسمة إلى 83781 نسمة سنة 2024 بمعدل نمو بلغ 3.5%، وهذا الارتفاع نتيجة الاستقرار الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية للسكان، ودعم الدولة المساهمة في إنجاز البرامج السكنية وتوفير الخدمات الأساسية لتلبية متطلبات العيش، وهذا ما يعكس تحولا في البنية المجالية للمجمعة واتجاه نحو الامتداد الحضري الأفقي. وأصبحت الأطراف مثل شتوان ومنصورة مناطق سكنية كثيفة مع زيادة نقاط الجذب كالمستشفيات، الجامعة وأقطابها، الإدارات، هذا التوزع خلق شبكة تنقلات متعددة وكثيفة، تتميز برحلات يومية طويلة نسبيا، وارتفاع الاعتماد على السيارات الخاصة والنقل الحضري الجماعي. وزاد الضغط على البنية التحتية للطرقات وخلق ازدحاما ملحوظاً داخل المجمعة خاصة المحاور الرئيسية. (الجدول رقم01، الجدول رقم 02)

جدول رقم 1: تطور السكان مجمعة تلمسان من 1966-2024

البلديات	عدد السكان					
	1966	1977	1987	1998	2008	تقديرات2024
تلمسان	74795	92227	111588	130818	140158	154227
المنصورة	6933	12541	19950	35235	49150	79050
شتوان	7869	11994	20832	35082	47600	83781

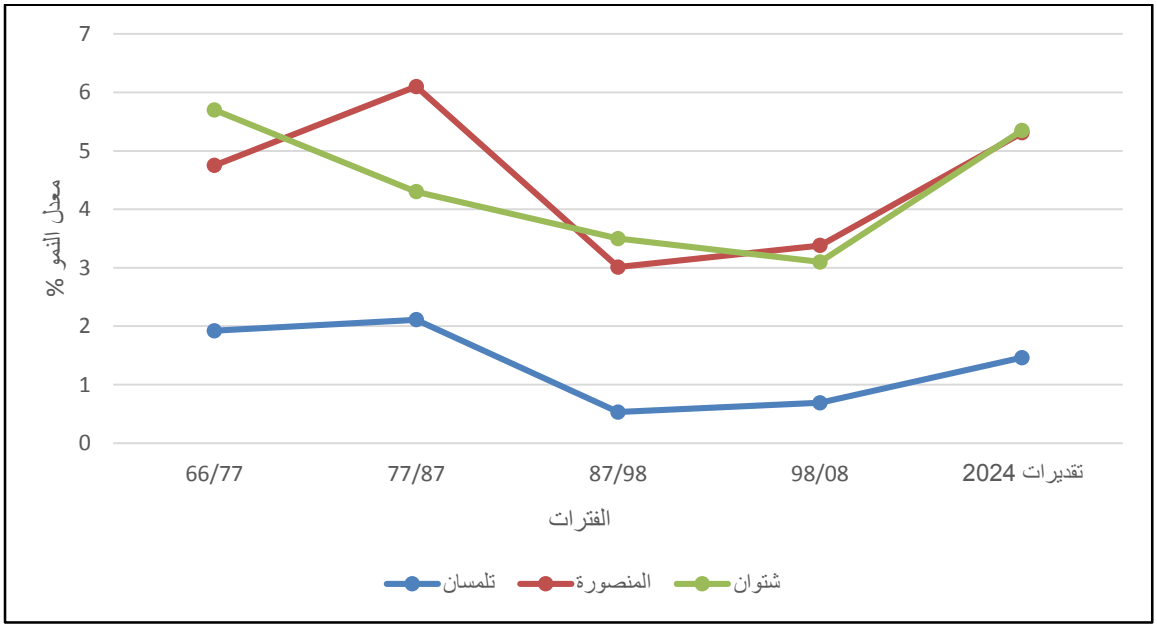
المصدر: المصدر: الديوان الوطني للاحضاء (1966-2008) مونوغرافيات ولاية تلمسان+ المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لمجمعة تلمسان ،بلدية بني مستار 2026

جدول رقم 2: معدلات النمو الإجمالية لمجمعة تلمسان 1966-2024

البلديات	معدل النمو الإجمالي%				
	77/66	87/77	98/87	08/98	تقديرات2024
تلمسان	2,11	1,92	1,46	0,69	0,53
المنصورة	6,10	4,75	5,31	3,38	3,01
شتوان	4,30	5,67	5,35	3,10	3,50
المجموع	3,9	2,70	2,57	1,65	7,04

المصدر: معالجة شخصية من خلال معطيات الديوان الوطني للإحصاء والتقديرات

شكل رقم 1: تطور معدل النمو السكاني بمجمعة تلمسان



المصدر: مونوغرافيات ولاية تلمسان+ المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لمجمعة تلمسان،بني مستار 2023

3. الدراسة السكنية:

1.3. الامتداد العمراني وتشكل مجمعة تلمسان

شهدت مجمعة تلمسان عبر مختلف مراحلها التاريخية تحولات عمرانية متباينة من حيث الحجم والوتيرة والاتجاه، تأثرت بمجموعة من العوامل السياسية والاقتصادية والاجتماعية والعقارية التي أسهمت في إعادة تشكيل المجال الحضري وتوزيع السكان والأنشطة، وعليه يمكن تتبع تطور مجمعة تلمسان من خلال مجموعة من المراحل العمرانية التي عكست مسار نموها عبر الزمن (karraoi, 2016)وتمثلت في:

1.1.3. المرحلة الأولى ما قبل 1920:

خلال هده الفترة، عرفت مدينة تلمسان بداية الاحتلال الفرنسي عام 1836، شهدت المدينة توسعا عمرانيا تدريجيا، كان الامتداد المكاني للمجال الحضري بوتيرة بطيئة، قدرت مساحته بـ 62.56 هكتار ووتيرة توسع بـ 0.703 هكتار كل سنة، حيث قام المستوطنون بنشأة تجمعات سكنية محيطة بالمدينة العتيقة بالإضافة إلى قيامهم بتجهيز المساحات وبناء المنشآت التي أحدثت تشويها في المباني المركزية التقليدية، كبناء ثكنة عسكرية داخل المشور وانجاز العديد من البنايات في شتوان القديمة وأيضا في منصورة، بحيث كانت أغلبية الوظائف فقط داخل مركز مدينة تلمسان، في حين اتسمت التنقلات اليومية

بقصر المسافات واعتماد أساسا على التنقل سيرا على الأقدام في ظل غياب الحاجة إلى وسائل النقل، لصغر حجم المجال الحضري.

2.1.3. المرحلة الثانية 1921-1931:

شهدت المدينة استمرارية ملحوظة في التوسع، بمساحة 31.03 هكتار وزيادة في وتيرة التوسع قدر بـ 3.103 هكتار كل سنة بحيث رافق هدا التوسع ظهور تجمعات سكنية خاصة بالمستوطنين بحيث تم محاصرة المدينة العتيقة ببنية عمرانية جديدة من الطراز الأوربي التي تحتوي على مختلف المرافق الضرورية للحياة الحضرية، نتيجة لعدة عوامل منها الموقع الاستراتيجي للمدينة العتيقة بالإضافة إلى أهميتها الاقتصادية لما تحتويه من سوق وحرف وأنشطة، امتد هدا النمط العمراني في انشاء مستوطنات في كل من شتوان القديمة والصفصاف وحي منصورة القديم، في حين بدأت حركة التنقل تتخذ اتجاهات شعاعية تربط بين المركز التاريخي الذي يضم الأنشطة التجارية والخدماتية والأحياء الجديدة، ما أدى إلى زيادة التدفقات اليومية نحو المركز نتيجة الفصل بين مناطق السكن ومناطق النشاط.

امتد هذا النمط العمراني في انشاء مستوطنات في كل من شتوان القديمة والصفصاف وحي منصورة القديم.

3.1.3. المرحلة الثالثة 1932-1955:

عرفت هده المرحلة نموا متواصلا في توسعها المجالي، بمساحة تقدر بـ 79.41 هكتار بوتيرة توسع 3,453 هكتار كل سنة، مما شكل امتدادا طبيعيا للتوسعات السابقة بجوار كل من سيدي الحلوي والقيصرية وحي بودغن في الجنوب والجنوب الغربي للمدينة ورافقه اتساع في المجال المكاني للتنقلات اليومية وارتفاع المسافات المقطوعة، كما بدأت الحاجة تبرز تدريجيا إلى تحسين الربط بين الأحياء الجديدة والمركز الحضري لضمان استمرارية الوصول إلى المرافق الضرورية.

4.1.3. المرحلة الرابعة 1956-1965:

في أقل من عشر سنوات عرفت امتدادا سريعا وكثيفا بلغت مساحته حوالي 80.6 هكتار بوتيرة مرتفعة قدرت بـ 8.957 هكتار كل سنة، هذا راجع للسبب الرئيسي هو مغادرة الاستعمار الفرنسي لأرض الوطن والنزوح الريفي التي شهدته بعد الاستقلال ما أدى إلى ظهور ملامح النمو العمراني السريع وظهور تجمعات بمحاذاة منصورة وحي بودغن وحي الكيفان وحي سيدي سعيد ... أما في شتوان فظهرت أحياء كل من حي أوزيدان وحي عين الدفلى القديم وحي عين الحوت. وبدأت خلال هذه المرحلة

تظهر مؤشرات الضغط على شبكة الطرق نتيجة التوسع العمراني السريع الذي لم يكن دائما مصحوبا بتجهيزات نقل كافية.

5.1.3. المرحلة الخامسة ما بين 1966-1986:" دور البناء العمراني في توسع المدينة":

تميزت هده المرحلة بتوسع عمراني واسع النطاق قدر حجمه حوالي 1368.84 هكتار بوتيرة نمو سنوي مرتفع وصل إلى 68.442 هكتاراي عكس وتيرة ديناميكية توسع حضري لم تشهدها المدينة من قبل، ففي بلدية تلمسان امتد النسيج نحو الجنوب مما أسفر امتدادا لكل من حي الكيفان وحي أبو تشفين وظهور سكنات في حي الكدية، أما بلدية منصورة عرفت ظهور المشاريع السكنية الاجتماعية أبرزها حي النسيم، حي 1060 سكن في منطقة إمامة، وإنشاء أحياء جديدة في الشمال الشرقي لبلدية شتوان أبرزها المنطقة الصناعية كقاعدة للتنمية الاقتصادية مما أدى إلى توسع بلدية شتوان بشكل أكبر، وأدى ذلك إلى ظهور تنقلات أكثر كثافة وتنوعا، وبدأ تشكل المحاور تنقل رئيسية تربط البلديات كل من تلمسان ومنصورة وشتوان، ما يعكس بداية تشكل المجال الحضري المترابط وظيفيا.

6.1.3. المرحلة السادسة 1987-1996:" تراجع التوسع بفعل نقص الاحتياطات العقارية ":

عرفت هده المرحلة تباطؤ في وتيرة التوسع حيث لم تتعدى حجمها حوالي 155.2هكتار رافقه نقص في وتيرة التوسع إلى 17.249 هكتار كل سنة وهو انخفاض ملحوظ مع الفترة السابقة وهدا راجع أساسا إلى محدودية الاحتياطات العقارية خاصة في بلدية تلمسان، ورغم ذلك، استمرت التنقلات اليومية في الارتفاع بفعل النمو الديمغرافي وتزايد الحاجة للسكن إلا أنه عرفت ظهور نوع جديد من السكن وهو السكنات التطورية في حي أوجليدة وحي الكدية وكذلك السكنات الاجتماعية (حي 270 سكن) في بلدية شتوان، غير أن اتجاهات التنقل بقيت متمركزة نحو المناطق المركزية التي احتفظت بمعظم الوظائف والخدمات.

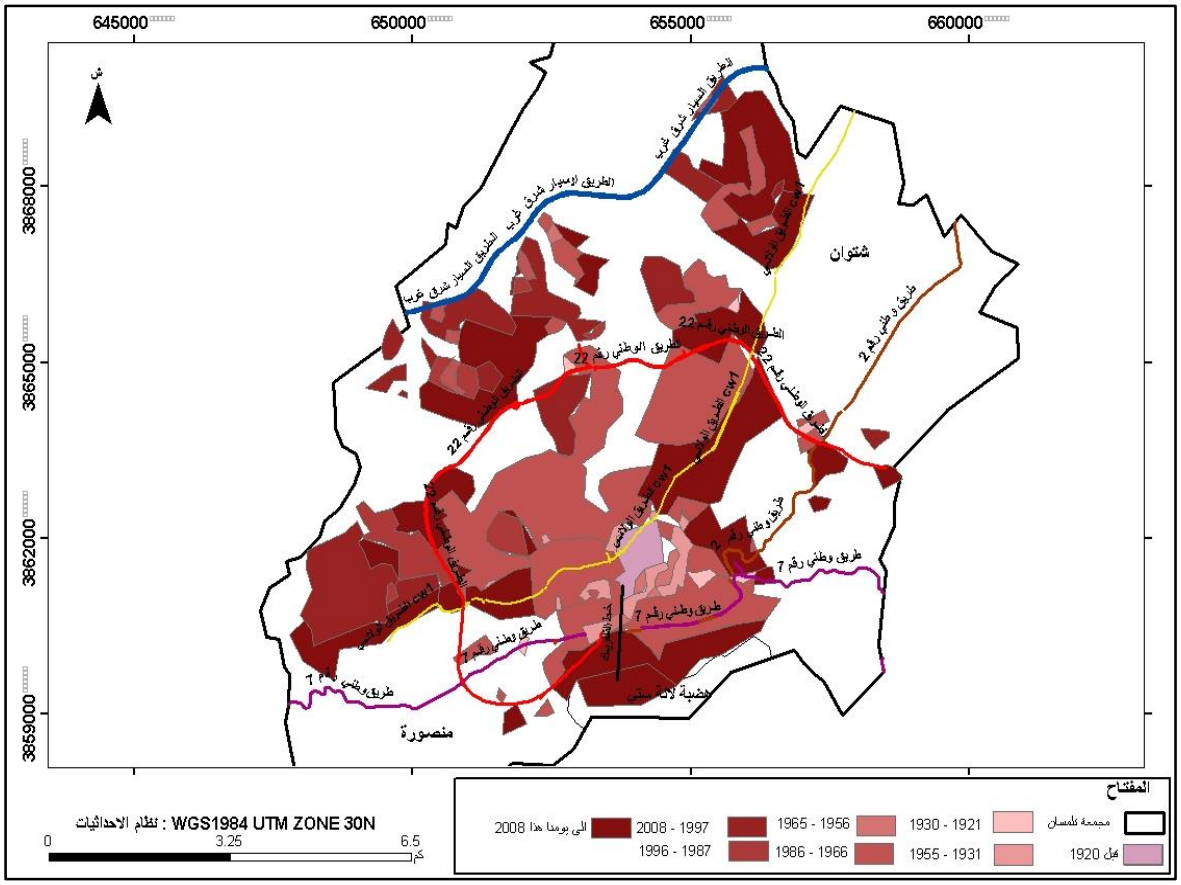
7.1.3. المرحلة السابعة ما بين 1997-2008 "التوسع نحو الأطراف":

تميزت هده المرحلة انتعاشا ملموسا للامتداد العمراني بحيث شهدت مساحة التوسع 592.05 ومعدل توزيع سنوي بلغ حوالي 39.47 هكتار، هدا راجع إلى ارتفاع استغلال الأراضي التابعة للبلديات والتحركات السكنية نحو الأطراف بظهور أحياء جديدة كحي بوجليدة ببلدية تلمسان، ونتج عن هذا التوسع إلى زيادة المسافات اليومية المقطوعة من طرف السكان، مما عزز الاعتماد على وسائل النقل الآلية التي كان لها دور في تجاوز التنقلات لأكثر من بلدية نحو أقطاب العمل والخدمات المتمركزة في تلمسان ومنصورة.

8.1.3. المرحلة الأخيرة ما بين 2008 إلى يومنا هذا:

شهدت مجمعة تلمسان توسعات عمرانية مهمة، تمثلت أساسًا في إنجاز سكنات جماعية بصيغ مختلفة، مما أدى إلى بروز أحياء سكنية جديدة مثل حي 800 سكن وحي 1080 سكن بأوزيدان. وقد ساهم هذا التوسع في استيعاب الطلب المتزايد على السكن، لكنه أدى في الوقت نفسه إلى امتداد عمراني نحو الأطراف وظهور تجمعات سكنية كثيفة، قابله في ظهور تدفقات كبيرة نحو الأقطاب الجامعية، الإدارية والإدارية، كما اتسمت هذه المرحلة بزيادة الاعتماد على النقل بنوعيه العام والخاص، بفعل اتساع المجال الحضري وتباعد أماكن السكن عن مواقع العمل والخدمات، وهذا ما جعل تحسين كفاءة شبكة النقل الحضري ضرورة أساسية لضمان التكامل الوظيفي بين بلديات المجمعة. **(خريطة رقم 03)**

خريطة رقم 3: مراحل توسع مجمعة تلمسان



المصدر: تحقيق ميداني، 2026

2.3. تطور الحضيرة السكنية للمجمعة:

يعتبر السكن عنصرا أساسيا في تنظيم المجال الحضري، ويمثل كأحد الركائز المهمة لكونه لا يتوفر للعيش فقط إنما يبين حالة السكان، لما له من ارتباط وثيق بالتحولات الديمغرافية والاقتصادية،

والاجتماعية. فقد أدى النمو السكاني المتسارع والتوسع العمراني إلى زيادة الطلب على السكن مما فرض تحديات متكاثفة تتعلق بتوفير السكن اللائق وتحقيق التوازن المجالي، وفي هذا الإطار، تبرز أهمية السياسات العمومية في توجيه التوسع العمراني وكذا تنظيم المجال السكني بما يوفر ويضمن تحسين ظروف العيش للسكان، وتحسين شبكة الطرق والمواصلات وتطوير الطرق الوطنية لتعزيز التواصل بين المجمعة والمدن المجاورة لها.

تندرج مجمعة تلمسان ضمن هذا السياق، حيث شهدت خلال السنوات من 1987 إلى غاية تقديرات سنة 2024 ديناميكية عمرانية ملحوظة نتيجة النمو السكاني والتوسع الحضري، مما انعكس على الطلب المتزايد للسكن وأنماطه، وظهور أحياء سكنية جديدة وتوسعا للمناطق العمرانية نحو الأطراف، وانعكس هذا التوسع على أنماط التنقل والطلب على خدمات النقل.

بلغ عدد سكان بلدية تلمسان خلال سنة 1987 بلغ عدد السكان 11588 نسمة ليرتفع إلى 154227 نسمة سنة2024، بينما عدد المساكن بلغ 17294 مسكن ليرتفع إلى 33486 مسكن لنفس الفترة مما يبين تزايد عدد السكان وارتفاع الطلب على السكن، الأمر الذي أدى إلى توسع الأحياء السكنية الجديدة نحو الأطراف مع بقاء الوظائف والخدمات الأساسية متمركزة في وسط مدينة تلمسان، وهذا ما أدى إلى ارتفاع حركة التنقل اليومي بين مناطق السكن الجديدة ومركز المدينة مثل حي الكدية.

سجل معدل شغل المسكن انخفاضا تدريجيا من 6.5% سنة1987 إلى 4,6% سنة 2024، وهذا ما يعكس تحسن المستوى المعيشي للسكان، وارتفاع عدد المساكن مقارنة بعدد السكان وتقليل الاكتظاظ داخل المسكن. ويعكس هذا الانخفاض بانتقال السكان نحو التجمعات السكنية الجديدة بالمنصورة وشتوان، خاصة في الأحياء مثل حي سيدي السنوسي، وهو ما ساهم في اتساع المجال الحضري وتزايد المسافات بين مناطق الإقامة ومناطق العمل والخدمات، وبالتالي ارتفاع الطلب على النقل الحضري.

بينما كل من بلدية المنصورة وشتوان نلاحظ هناك ارتفاع عدد السكان بما يقابله ارتفاع عدد المساكن من نفس الفترة المدروسة، حيث ارتفع من 3232 مسكن إلى 18908 مسكن خلال 1987-2024 في بلدية المنصورة، ومن 3219 مسكن ليرتفع إلى 12401 مسكن في بلدية شتوان، مما جعلهما أهم مناطق التوسع السكني ومناطق توليد الرحلات اليومية داخل المجمعة خاصة نحو مدينة تلمسان التي تتركز بها أغلب أقطاب الجذب (الجامعة، المستشفى، والمراكز التجارية) خصوصا حي الإمامة. ليبدأ معدل شغل المسكن بالانخفاض خلال هذه الفترة من 6,2% إلى 4,4% ومن 6,5% إلى 6,3% في كل من البلديتين على التوالي.

وهذا ما يعكس التوسع العمراني والبرامج الحكومية في تقليص عدد الأفراد داخل المسكن الواحد، واستحداث أحياء سكنية جديدة مما يخفف من حدة الاكتظاظ ويعكس تحسننا نسبيا في ظروف السكن في كل من بلدية تلمسان والمنصورة، وفي المقابل أدى هذا التوسع إلى زيادة الحركة اليومية للسكان داخل المجمعة، حيث أصبحت الرحلات ترتكز أساسا بين الاحياء السكنية الجديدة في الأطراف كأحياء بلدية شتوان وبين وسط المدينة الذي يشكل قطب رئيسي، مما زاد الطلب على النقل الحضري بشكل واضح وتراجع حجم الأسرة وانتقالها من النمط الممتد إلى النمط المركزي حيث تتمركز الأنشطة والخدمات الرئيسية. **(الجدول 03)**

جدول رقم 3: تطور الحضيرة السكنية في بلديات مجمعة تلمسان1987-2024.

البلديات	السنوات	عدد السكان	عدد المساكن	معدل شغل المسكن%
تلمسان	1987	111588	17294	6,5
	1998	130818	21799	6,1
	2008	140158	25279	5,5
	2024	154227	33486	4,6
المنصورة	1987	19950	3232	6,2
	1998	35235	5874	6,1
	2008	49150	9126	5,4
	2024	83781	18908	4,4
شتوان	1987	20832	3219	6,5
	1998	35082	5608	6,3
	2008	47600	8298	5,7
	2024	79050	12401	6,3

المصدر: مونوغرافيات ولاية تلمسان+ المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لمجمعة تلمسان،بني مستار 2023

3.3. التوسعات المستقبلية للمجمعة

تتمثل افاق التوسع العمراني المستقبلي لمجمعة تلمسان التي تضم كل من بلدية تلمسان وبلدية منصورة وشتوان إلى مجموعة من التدخلات الرامية إلى إعادة تنظيم المجال الحضري وتحسين كفاءته الوظيفية، وتشمل هده الجهود إلى إعادة تهيئة المناطق العمرانية القائمة، و ذلك عبر نقل خطوط الكهرباء الهوائية الموجودة فوق مناطق التوسع العمراني، وتشجيع زيادة الكثافة العمرانية سواءا أفقيا أو عموديا

لضمان الاستغلال الأمثل للأراضي المتاحة، إضافة إلى تهدف السياسات إلى إعادة تنظيم بعض التجهيزات التي تشغل مساحات كبيرة داخل المجال الحضري، ومواصلة عملية إعادة تأهيل المدينة العتيقة.

كما تشمل التوجهات إنشاء مناطق نشاط صغيرة ومتوسطة مع الالتزام بتطبيق معايير مخططات استخدام الأراضي، والعمل على دمج السكن الريفي داخل النسيج العمراني بطريقة تتماشى مع محيطه الحضري. في هذا الإطار، يتم التركيز على استمرارية جهود تأهيل الأحياء القديمة وتنشيط مراكز التجمعات السكنية، خاصة الواقعة في الأطراف مثل شتوان وعين الحوت وصفصاف وكودية ومنصورة وبودغن-القلعة، بالإضافة إلى تكثيف استغلال مساحة المنطقة الصناعية.

تعطى أيضا الأولوية لمواصلة إزالة السكن غير الملائم وتحسين ظروف النقل الحضري، مع التركيز بشكل خاص على تعزيز أنظمة النقل الجماعي.

من بين المقترحات الأخرى، إعادة هيكلة وتكثيف عمران بعض الأحياء مثل: عين الحوت وحوش العوار وحمري وسيدي عيسى ومضيق ومنصورة، سيدي يحيي، بني بوبلان، عطار.

كما تشمل سياسات التهيئة المقترحة إلى تحديث المخططات العمرانية لمختلف القطاعات القريبة من: أبو تشفين، المناطق المصغرة للأنشطة، الحرم الجامعي لمنصورة.

أيضا، القيام بتحديث وإعادة هيكلة الضواحي الشمالية الشرقية والشرقية لمدينة تلمسان بالقرب من: سيدي داود، سيدي عثمان، سيدي سعيد، فدان السبع، سيدي بومدين، سيدي طلحة. **(مخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير، تلمسان 2023)**

4.3. عراقيل التوسع

تعرف مجمعة تلمسان توسعا عمرانيا متواصلا بفعل الضغط الديمغرافي المتصاعد والحاجة الملحة لتلبية متطلبات السكن وتوفير الخدمات الأساسية لسكانها كونها تحتوي على مختلف التجهيزات الهامة والمرافق العامة والمصانع... مما يستدعي الحفاظ على ديناميكية النمو الحضري داخل مجالها، غير أن هذا التوسع لا يخلو من العراقيل منها الطبيعية والتقنية.

1.4.3. العوائق الطبيعية:

-تقع مجمعة تلمسان بين المنحدرات الشمالية الشرقية لجبال تلمسان التي تشغل جزءا منها، فتتجه المنحدرات عموما من الجنوب إلى الشمال إذ يتراوح الارتفاع بين 350م عند أقصى نقطة شمالية لبلدية

شتوان و1185م عند قمة شوكة بجوار لالا ستي على امتداد 10500 كم ما يمثل انحدار بنسبة 7,75% هذا ما يشكل عائقا للتوسع في الجهة الجنوبية الشرقية.

وجود هضبة لالاستي التي يبلغ علوها من 1025م التي تعتبر حاجز لتوسع المدينة من الجهة الجنوبية.

أما من الناحية الشمالية فتوجد أراضي زراعية خصبة الأمر الذي يستلزم الامتناع عن التوسع على حساب حدودها

2.4.3. العوائق التقنية:

تواجه المنطقة مشكلة تدهور هياكل المباني القديمة والبوابات التاريخية كمدخل الكدية مما يحد من إمكانية توسع حضري منظم دون تدخلات تقنية وترميمية متقدمة للحفاظ على السلامة الهيكلية لهذه العناصر.

وجود المنطقة الصناعية عين الدفلى المتواجدة بين بلدية تلمسان وبلدية شتوان الذي يعيق استمرار الامتداد الأفقي للمجمعة. (بشة،فلاق شبرة، 2013)

5.3. أنماط السكن في المجمعة

تعرف مجمعة تلمسان بتنوع واضح في أنماط السكن وذلك لنتيجة العمق التاريخي والتغيرات العمرانية المتواصلة التي شهدتها المدينة عبر مختلف مراحلها التاريخية المختلفة، التي ساهمت بشكل واضح في تشكيل نسيج عمراني متنوع يجمع بين أنماط سكنية تقليدية وحديثة، حيث تضم مجمعة تلمسان ثلاث أنماط سكنية ضمن مجالها الحضري تتمثل في: السكن الفردي، السكن الجماعي، السكن نصف الجماعي.

1.5.3. السكن الفردي :

ينقسم السكن الفردي في مجمعة تلمسان إلى :

1.1.5.3. السكن العادي التقليدي: يتواجد في أحياء المدينة العتيقة بحيث تشكل المنازل ذات الفناء الداخلي واستخدام مواد بناء التقليدية كالحجر والطوب والزخارف الأندلسية في الواجهات الداخلية النمط الغالب في النسيج العمراني القديم، إلا أنه لاتزال بعض الأحياء تحافظ على هذا الطابع المعماري رغم تعاقب التحولات العمرانية التي شهدتها المدينة من بين هذه الأحياء نذكر منها: حي المشور، حي درب

السنسلة(Didi, 2013) ، باب علي، سيدي الجبار، باب الزيري...، غالبيتها في الجزء الشمالي الشرقي لمدينة تلمسان وحي القصبة القديمة في بلدية منصورة، أي داخل النسيج العتيق حيث تتقارب الوظائف الحضرية، ما يجعل التنقلات اليومية قصيرة ومحلية في الغالب سيرا على الأقدام.

2.1.5.3. السكن الفردي الحديث: يمثل النمط الغالب والسائد في المجمعة وجزءا هام من التطور العمراني الذي عرفته المدينة، وهو عبارة عن سكن يتميز بمعايير الهندسة المعمارية الحديثة، التي تمتلك مظهر خارجي متناسق وواجهة بمواد حديثة (بن جبار، 2024) نجده في حي إيمامة، حي النسيم، حي الكيفان، حي أوزدان، حي بوهناق، حي أوجليدة...، ما يخلق انفصالا نسبيا عن مناطق السكن ومراكز العمل والخدمات، لذلك تتميز التنقلات اليومية بطول المسافات وأكثر انتظاما نحو المركز الحضري والأقطاب الوظيفية، بالإضافة إلى الاعتماد على وسائل النقل.

3.1.5.3. السكن القصديري: هي عبارة عن سكنات تفتقر لأدنى شروط الحياة وانعدام المرافق الضرورية بها، كما أنها عبارة عن صفائح حديدية وبقايا خشبية ونفايات معدنية متراكمة مشكلة شبه بيت والبعض منها ممتدا لمغارة أو كهف يضاف إليه جدار من الطوب الإسمنتي أو الحديدي ليشكل ذلك مأوى مؤقت، (دربال م.، 2010) ونجده منتشر بكثرة في أسفل هضبة لالة ستي في حي بودغن، في حين هذا الحي يفتقر إلى الخدمات الضرورية مما يفرض على ساكنيه تنقلات صعبة ومكلفة نسبيا لضعف الربط بوسائل النقل مباشرة.

2.5.3. السكن الجماعي:

تمثل أبرز مظاهر التطور العمراني في المجمعة المبرمجة في إطار سياسات التهيئة، ذلك لتلبية احتياجات السكان وبصيغ مختلفة (الاجتماعي، الترقوي...)، عدد الطوابق ما يزيد عن 5طوابق، ويمثل نمط كثيف بالسكان مما يولد حجما كبيرا من التنقلات اليومية نحو الخدمات الوظيفية، ويرتكز في الأحياء التالية كل من حي 1000مسكن مسكن إيمامة، حي الكرز، حي 500سكن شتوان...، ويتميز هذا النوع من النمط بارتفاع الطلب على النقل الحضري وكثافة التدفقات اليومية.

الصورة رقم1 : السكن الجماعي بحي إمامة (منصورة)



المصدر: المسح الميداني، ماي 2026

3.5.3. السكن نصف الجماعي:

هو نمط سكني يجمع بين خصائص السكن الفردي والسكن الجماعي. حيث تتكون الوحدات السكنية من مساكن متجاورة أو متصلة تشترك في بعض العناصر والفضاءات المشتركة، مع الاحتفاظ كل مسكن بمدخل مستقل ودرجة من الخصوصية. كما يتميز هذا النمط بانخفاض كثافته العمرانية خصوصيا في مجمعة تلمسان مقارنة بالسكن الجماعي وارتفاع محدود للمباني وينتشر في أحياء تلمسان كل من حي الكدية وحي أوجليدة...، تكون فيه التنقلات أكثر تنظيما وتوازنا مع اعتماد متفاوت على النقل حسب موقع الحي وقربه من الخدمات.

6.3. استخدام الأّرض لمجمعة تلمسان:

1.6.3. التجهيزات:

تفرض الزيادة الديمغرافية في المجال الحضري في رفع الضغط على الموارد الأرضية وعلى توفير البنى التحتية والخدمات والتجهيزات الأساسية، وذلك في إطار تعزيز البيئة الحضرية وتحسين جودة الخدمات داخل المجال الحضري.

في هذا السياق تحتوي مجمعة تلمسان على ما يلي :

1.1.6.3. التجهيزات الإدارية:

تعد التجهيزات الإدارية عنصرا أساسيا في تنظيم المجال الحضري، إذ تسهم في هيكلة الفضاء وتوزيع للخدمات وتعزيز فعالية التسيير المحلي.

تتوزع التجهيزات الإدارية بمجمعة تلمسان بشكل متباين، حيث يتركز معظمها ببلدية تلمسان باعتبارها مقر الولاية وما يرافق ذلك من تمركز للإدارات والمصالح ذات المستوى الولائي، تليها بلدية منصورة التي تضم عددا من التجهيزات الإدارية إلى جانب الحي الإداري تتركز به مجموعة من المديريات، بينما تقتصر بلدية شتوان على بعض الهياكل الإدارية ذات الطابع المحلي المتمثلة في فروع للمديريات والبلدية، ويؤدي هذا التوزيع إلى تمركز الوظيفة الإدارية في قطبين رئيسين هما بلديتي تلمسان ومنصورة، حيث تستقطبان تدفقات يومية معتبرة من التنقلات المرتبطة بالعمل والمعاملات الإدارية.

2.1.6.3. التجهيزات التعليمية:

تشكل الهياكل التعليمية أحد المكونات الأساسية للبنية العمرانية للوسط الحضري إذ تسهم في هيكلة المجال وتوجيه التوسع العمراني من خلال مراكز الجذب سكاني وضمان توزيع عادل للمجال التعليمي بما يعزز التماسك الاجتماعي والتنمية المحلية.

تتوزع التجهيزات التعليمية بمجمعة تلمسان بشكل متباين مجاليا، حيث تضم 152 مؤسسة تعليمية تغطي مختلف الأطوار التعليمية، يتركز معظمها ببلدية تلمسان، تليها بلدية منصورة ثم بلدية شتوان، وهو ما يعكس تفاوت الأحجام السكانية والعمرانية بين بلديات المجمعة، مما يولد حركة تنقل منتظمة داخل أحياء بلديات المجمعة، أما التعليم العالي يوجد جامعة كبرى جامعة أبوبكر بلقايد في بلدية منصورة، تتوزع على خمس أقطاب جامعية موزعة في مختلف بلديات المجمعة وهي كالآتي : قطب منصورة (بوهناق)، قطب منصورة (القطب الجديد)، قطب وسط مدينة تلمسان، قطب الكيفان، قطب

شتوان، بالإضافة إلى 15 إقامة جامعية معظمها في بلدية منصورة، ويؤدي انتشار هذه الأقطاب واستقطابها لآلاف الطلبة والأساتذة من مختلف بلديات المجمعة وخارجها إلى خلق تدفقات يومية مكثفة، بالإضافة إلى وجود المراكز التكوينية والمعاهد.

3.1.6.3. التجهيزات الصحية:

يعتبر قطاع الصحة ركيزة أساسية في تنظيم المجال الحضري إذ يرتبط لموقعها وكثافتها بمبادئ العدالة المجالية فهي تساهم في تعزيز جودة الحياة ودعم الاستقرار الاجتماعي للحياة الحضرية.

تحتوي مجمعة تلمسان على مركز الاستشفائي الجامعي ومركز استشفائي متخصص و7قاعات متعددة الخدمات و21 قاعة علاج، غير أن توزيع هذه المرافق يتم بصورة غير متوازنة بين بلديات المجمعة، حيث تتركز أغلب هذه التجهيزات الكبرى ببلدية تلمسان كالمركز الاستشفائي الجامعي والمركز الاستشفائي المتخصص، مما تشكل حركة تنقل يومية متواصلة نحو مركز المجمعة، مما يعزز مكانة بلدية تلمسان كقطب جذب صحي ساهم في زيادة الضغط على محاور النقل الرابطة بين البلديات الثلاث، بينما تقتصر التجهيزات المتوفرة في بلدية منصورة وشتوان على خدمات صحية أساسية تستجيب للحاجات اليومية للسكان، مما يفرض على سكانها تنقلات متكررة خاصة نحو بلدية تلمسان للحصول على الخدمات الصحية.

4.1.6.3. التجهيزات الثقافية والرياضية:

تحتوي مجمعة تلمسان على دار الثقافة في حي ايمامة ببلدية منصورة، 6 دار الشباب، مركزين ثقافين وقاعتين متعددة الخدمات واحدة ف حي الدالية والثانية في حي ايمامة، كما نجد 3 قاعات متعددة الخدمات للشباب بالإضافة إلى وجود ملعب بلدي و15 ملعب خاص و14 فضاء للترفيه وملعب للتنس موزعة على مستوى بلديات المجمعة، حيث ينعكس هذه التوزيع على حركة التنقلات داخل المجمعة خاصة فئة الشباب المرتبطة بالأنشطة الثقافية والترفيهية والرياضية.

5.1.6.3. التجهيزات الدينية :

تحتوي مجمعة تلمسان على 114 مسجد، 40 مصلى، زوايا وقاعة صلاة واحدة في بلدية تلمسان و39مدرسة قرآنية و32جمعية دينية في حين تتوزع بشكل غير متوازن على مستوى المجمعة، يجعل أغلب التنقلات محدودة النطاق وبمسافة قصيرة داخل نفس البلدية ضمن مجمعة تلمسان.

6.1.6.3. التجهيزات السياحية:

تزخر مجمعة تلمسان بتجهيزاتها السياحية المتمركزة بشكل أكبر في وسط مدينة تلمسان باعتبارها النواة ذات الخلفية التاريخية إذ نجد بها 3 فنادق مصنفة، فندق الزيانيين ذو 4 نجوم بـ 194 غرفة، فندق المنزه ذو نجمة واحدة 12غرفة فقط، فندق أقادير ذو نجمة واحدة بـ 30 غرفة بالإضافة إلى 9فنادق غير مصنفة بـ 275 غرفة، ما يعكس هيمنة المركز الحضري على النشاط السياحي مما تولد تدفقات يومية إلى موسمية نحو وسط مدينة تلمسان، بينما بلدية منصورة بها 5فنادق غير مصنفة بـ 304 غرفة، أما بلدية شتوان يوجد فيها فندق واحد، مما تشكلان حركية تنقل محدودة ومحصورة داخل مجالهما.

2.6.3. المساحات الخضراء:

أشار إليها المشرع الجزائري في المادة 04 من القانون رقم07/06 "المتعلق بإدارة وتنمية وحماية المساحات الخضراء": المناطق أو جزء من المناطق الحضرية غير المبنية والمغطاة كليا أو جزئيا بالنباتات، والموجودة داخل مناطق حضرية أو المناطق سيتم بناؤها والتي تكون ضمن موضوع تصنيف

تزخر مجمعة تلمسان بعدة حدائق نذكر منها:

1.2.6.3. حديقة الحرطون Parc l'Hartoun :

تعتبر حديقة الحرطون من أعرق المساحات الخضراء في مدينة تلمسان، إذ يعود تاريخيها إلى سنة 1884م، تمثل نموذجا مصغرا لحديقة التجارب بالحامة بالعاصمة، فهي تضم نوعا من النباتات الخضراء والأشجار والأزهار المختلفة، أيضا تحتوي على عدد من العناصر المهيأة لاستعمال الزوار التي تشمل المقاعد، مسارات مخصصة للمشي، الفضاءات الترفيهية للأطفال، وتعد من أكثر الفضاءات الترفيهية استقطابا للعائلات، نظرا لما توفره من خدمات ومرافق التي تساهم في تلبية احتياجات الزوار وتعزيز جاذبيتها كمقصد للراحة والاستجمام.

2.2.6.3. حديقة الحوض الكبير: Grand Bassin

تقع حديقة الحوض الكبير في قلب مدينة تلمسان، وتعد من أبرز الفضاءات الحضرية التي تستقطب عددا كبير من الزوار في حين يقصدها الكثير من العائلات لقضاء أوقات ممتعة، وتتميز الحديقة باحتوائها على نافورة مائية مركزية تحيط بها مجموعة من المقاعد المخصصة للراحة، كذلك تتوفر على مجموعة من الأشجار العالية والمساحات العشبية الخضراء وعلاوة على ذلك تحتضن الحديقة في حين لآخر تظاهرات وفعاليات وطنية، من بينها المهرجان الوطني للموسيقى، مما يرسخ دورها كأحد الفضاءات العمومية التي تجمع بين البعد الثقافي والترفيهي داخل مدينة تلمسان. (الشيخ، دريسي، 2022)

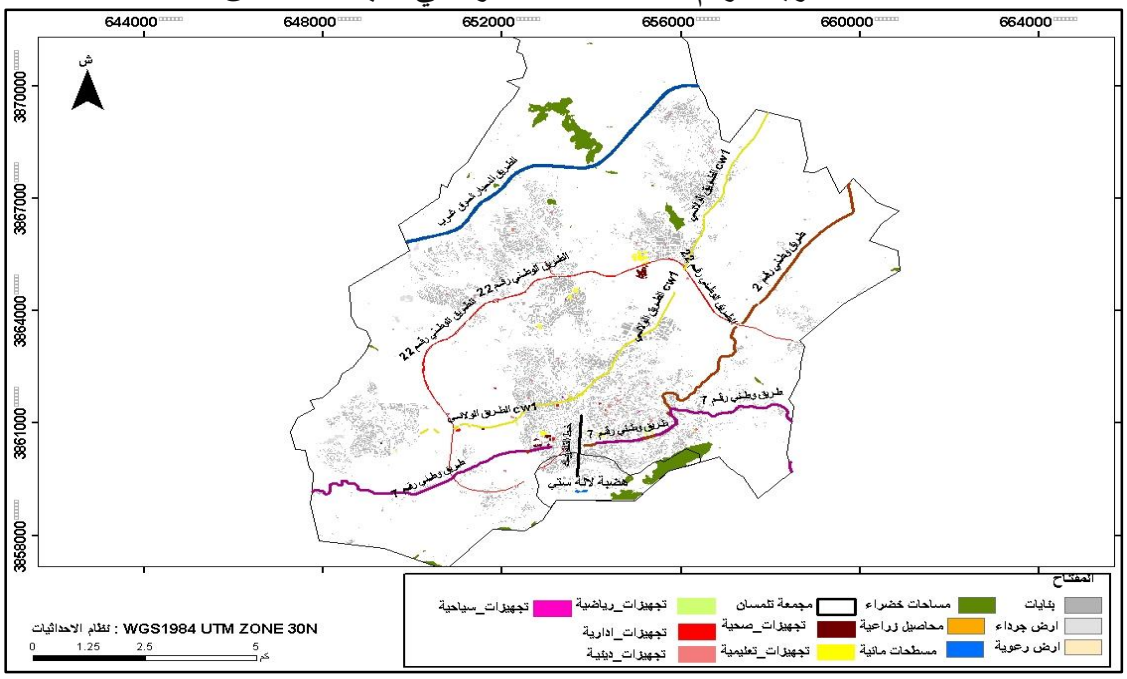
3.2.6.3. هضبة لالاستي Lalla Setti:

تقع هضبة لالا ستي في أعالي مدينة تلمسان على ارتفاع حوالي600متر فوق سطح البحر، فهي توفر رؤية كاملة للمدينة ومعالمها التاريخية، فهي تضم حديقة للترفيه وفضاء للتسلية لفئة الأطفال وغابة وبحيرة اصطناعية ويتواجد بها أيضا فندق رونيسونس ومحطة تيليفيريك الذي يربط وسط المدينة بالهضبة الذي يخدم البعد سياحي للمنطقة، كما تساهم هضبة لالاستي في تنشيط الحركية السياحية والترفيهية وتعزيز جاذبية المدينة.

3.6.3. المحاور المهيكلة الكبرى:

تنتظم مجمعة تلمسان حول مجموعة من المحاور الكبرى التي تربط بلديات تلمسان ومنصورة وشتوان بمركز مدينة تلمسان كطرق وطنيةRN22 ، RN07، RN02 ، ويؤدي الطريق الولائي CW01 دورا مكملا للطرق الوطنية مما يجعلها العمود الفقري للحركة والتنقلات اليومية. وقد ساهمت هذه المحاور في تعزيز الترابط المجالي وتوجيه التوسع العمراني على امتدادها، كما تستقطب الجزء الأكبر من تدفقات السكان نحو مناطق الخدمات والتجهيزات الرئيسية.

خريطة رقم 4: استعمالات الأراضي لمجمعة تلمسان



المصدر: المسح الميداني+ إنجاز الطالبتين 2026

4. التخطيط العمراني وأثره على تخطيط النقل بمجمعة تلمسان:

يعتبر التخطيط العمراني إطارا مرجعيا أساسيا في توجيه أنماط التنقل داخل الوسط الحضري، إذ توجد علاقة تفاعلية وثيقة بين تنظيم استعمالات الأرض ومنظومة النقل، حيث ينعكس توزيع الأنشطة الحضرية بشكل مباشر على حجم واتجاه الحركات اليومية، بالتالي فإن تحقيق توازن في التخطيط العمراني يسهم في تحسين أداء شبكة النقل الحضري ورفع كفاءتها. (بوناب ، 2015)

1.4. التجهيزات المهيكلة:

تمثّل التجهيزات المهيكلة دعامة أساسية في تفسير تأثير التخطيط العمراني على ديناميكية التنقل، لكونها مراكز جذب رئيسية تُسهم في توليد حركات يومية مكثفة للسكان. ففي بلدية منصورة، يظهر الحي الإداري ببوهناق كمجال متمركز يضم عدة مديريات ومصالح عمومية، ما يجعله قطباً وظيفياً يستقبل أعداداً معتبرة من المواطنين القادمين من داخل البلدية وخارجها. هذا التمركز الإداري يفرض تنقلات يومية منتظمة نحو هذا الفضاء، الأمر الذي ينعكس مباشرة على كثافة الحركة المرورية في المحاور المؤدية إليه.

تعتبر جامعة أبو بكر بلقايد من الوظائف التعليمية التي لها دوراً محورياً في توجيه حركة النقل، نظراً لتوزع أقطابها الخمس بين بلديات تلمسان وشتوان ومنصورة. هذا التوزيع المجالي يؤدي إلى نشوء تدفقات يومية متعددة الاتجاهات، خاصة من طرف الطلبة والموظفين، مما يعزز الحاجة إلى شبكة نقل مترابطة وقادرة على استيعاب هذا الحجم من التنقلات.

كما تعدُ المرافق الصحية من أهم العوامل المنظمة لحركة التنقلات داخل مجمعة تلمسان، حيث يبرز دور المركز الاستشفائي الجامعي والمركز الاستشفائي المتخصص ببلدية تلمسان، باعتبارهما قطب صحي رئيسي بالمجمعة، وينتج عن التمركز جذب يومي مستمر لعدد كبير من الوافدين نحو وسط تلمسان، ويعزز دورهما في تنظيم واستمرار التدفقات السكانية داخل المجمعة.

تمثل محطة النقل البرية يحيى البشير بتلمسان نقطة ارتكاز أساسية داخل شبكة النقل، حيث تؤدي دوراً محورياً في ربط المدينة بمحيطها الجهوي والوطني. هذا الموقع الاستراتيجي يجعلها مجالاً ذا كثافة مرورية مرتفعة.

وعليه، يتضح أن تركّز التجهيزات المهيكلة في مجالات محددة يؤدي إلى خلق أقطاب استقطاب قوية، تفرض على السكان تنقلات يومية لأغراض مختلفة. وهو ما يبرز العلاقة التكاملية بين التخطيط العمراني، الذي يحدد مواقع هذه التجهيزات، وتخطيط النقل.

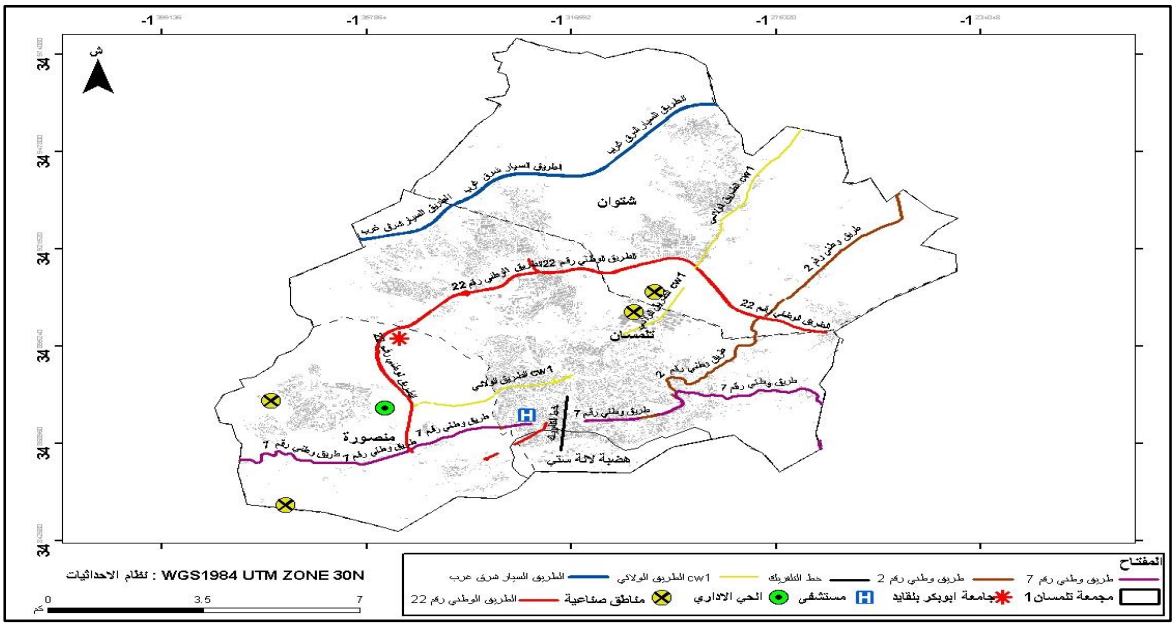
2.4. المركزيات التجارية:

تعد المراكز التجارية داخل مجمعة تلمسان من أهم العناصر المولدة لحركة التنقلات اليومية، إذ يمثل حي إيمامة ببلدية منصورة مركزية تجارية رئيسية يضم حوالي 510 تجهيز تجاري ما يمنحه قدرة كبيرة على استقطاب السكان من داخل المجمعة وخارجها قصد التسوق وتلبية مختلف الاحتياجات اليومية، أيضا يصنف حي الكيفان ببلدية تلمسان كمركزية تجارية ثانوية يحتضن حوالي 213 تجهيز تجاري، يؤدي دورا مكملا في تلبية الطلب المحلي وتخفيف الضغط عن المركزية الرئيسية، بالتالي فإن توزيع غير المتكافئ لهذه المراكز التجارية يساهم في تنظيم الحركية الحضرية وتعزيز الترابط الوظيفي بين مختلف أحياء مجمعة تلمسان.

3.4. النشاط الصناعي:

تُعد منطقة النشاطات الصناعية في مجمعة تلمسان، لاسيما على مستوى حي عين الدفلى ببلدية شتوان وحي برية ببلدية منصورة، من أهم العوامل المساهمة في جذب السكان، وذلك لما توفره من فرص عمل متنوعة في مجالات الإنتاج والتخزين والخدمات المرتبطة بالنشاط الصناعي. ولا يقتصر دورها على خلق مناصب الشغل فقط، بل يتعداه إلى تنشيط محيطها الاقتصادي من خلال بروز أنشطة مرافقة كالنقل والتجارة والخدمات في حين، تؤدي هذه المناطق الصناعية إلى توليد حركية مجالية يومية واضحة، حيث تستقطب تدفقات مستمرة من العمال والمهنيين القادمين من مختلف أحياء المدينة والمناطق المجاورة، عبر وسائل النقل المختلفة. **(الخريطة رقم 05)**

خريطة رقم 5: أثر الأقطاب الوظيفية على حركة التنقل في مجمعة تلمسان



المصدر: المسح الميداني،2026

خلاصة الفصل الأول

أوضحت دراسة التحولات الديمغرافية والعمرانية بمجمعة تلمسان أن المجال الحضري عرف خلال العقود الأخيرة تغيرات عميقة، انتقلت بموجبها المدينة من نمط حضري متمركز حول النواة التاريخية إلى مجال حضري أكثر اتساعاً وترابطاً يضم كلاً من بلديات تلمسان، المنصورة وشتوان. وقد ساهمت هذه الديناميكية في إعادة تشكيل البنية المجالية للمجمعة من خلال ظهور مناطق توسع عمراني جديدة، وتزايد انتشار الأحياء السكنية خارج المجال المركزي، مقابل استمرار تمركز عدد معتبر من الوظائف والخدمات والتجهيزات في المناطق ذات الجاذبية العالية.

وقد بين تحليل النمو السكاني أن الزيادة الديمغرافية وتوسع المجال المبني لم يكونا مجرد تغيرات كمية، بل كان لهما أثر مباشر على العلاقات الوظيفية داخل المجال الحضري، حيث أدى انتقال جزء من السكان نحو مناطق التوسع إلى زيادة الحاجة إلى الربط بين أماكن الإقامة ومراكز العمل والدراسة والخدمات. كما ساهم توزيع التجهيزات والأنشطة الاقتصادية والإدارية في إنتاج تدفقات يومية متزايدة بين مختلف مكونات المجمعة، مما جعل التنقل الحضري عنصراً أساسياً في تنظيم المجال وضمان استمرارية العلاقات الوظيفية داخله.

ورغم الدور الذي لعبه التوسع العمراني في استيعاب النمو السكاني وتوفير مجالات جديدة للسكن، إلا أن هذا التوسع أفرز بعض الاختلالات المجالية، خاصة نتيجة التفاوت في توزيع الكثافات السكانية والتجهيزات، وظهور فجوة بين توسع المجالات السكنية وتمركز بعض الخدمات والأنشطة في المناطق المركزية. وقد انعكس ذلك على نمط الحركة اليومية للسكان، من خلال ارتفاع عدد الرحلات وتزايد الضغط على وسائل النقل وضرورة تحسين الربط بين مختلف أحياء المجمعة.

وبناءً على ذلك، فإن التحولات التي عرفتها مجمعة تلمسان أوجدت طلباً متزايداً على النقل الحضري، وأصبحت فعالية هذه المنظومة مرتبطة بمدى قدرتها على مواكبة التوسع المجالي الجديد، وتحقيق التوازن بين توزيع السكان والوظائف والخدمات. وعليه، فإن الانتقال إلى دراسة واقع النقل الحضري بمجمعة تلمسان يسمح بتحليل مدى ملاءمة الشبكة الحالية لحاجات السكان، ودور مختلف الفاعلين والوسائل الحديثة في تحسين أدائها.

الفصل الثاني

تحليل واقع النقل الحضري وحركة التنقلات في مجمعة تلمسان

تمهيد

أظهرت دراسة التحولات الديمغرافية والعمرانية بمجمعة تلمسان أن التوسع الحضري وتغير توزيع السكان والأنشطة أدى إلى ارتفاع الحاجة إلى التنقل وتعزيز الترابط الوظيفي بين مختلف مكونات المجال الحضري. وقد انعكس ذلك على حجم الحركة اليومية للسكان، مما جعل النقل الحضري عنصراً أساسياً في ضمان استمرارية العلاقات بين مناطق السكن ومراكز العمل والخدمات.

ويمثل النقل الحضري أحد المكونات الرئيسية لتنظيم المجال الحضري، إذ يسمح بربط مختلف أجزائه الوظيفية من خلال مجموعة من الوسائل والخدمات والبنى التحتية التي تستجيب لحاجات السكان في التنقل. وتتوقف فعالية هذه المنظومة على خصائص الشبكة، وتنوع وسائل النقل، وطريقة تنظيم الخدمة، ومدى قدرتها على مواكبة التحولات التي يعرفها المجال الحضري.

وانطلاقاً من ذلك، يهدف هذا الفصل إلى تقديم تشخيص لمنظومة النقل الحضري بمجمعة تلمسان من خلال التعرف على مكوناتها الأساسية، والمتمثلة في شبكة النقل، ووسائل التنقل الجماعي والفردي، والفاعلين المتدخلين في تنظيم القطاع، إضافة إلى تحليل أنماط التنقلات اليومية للسكان. ويسمح هذا التشخيص بفهم واقع المنظومة وتحديد خصائصها العامة، لتكون النتائج المتوصل إليها قاعدة للانتقال في الفصل الموالي إلى تقييم مدى استدامة النقل الحضري وفق المؤشرات المعتمدة.

1. واقع منظومة النقل الحضري بمجمعة تلمسان

1.1. حوكمة النقل الحضري بمجمعة تلمسان

شهد قطاع النقل في الجزائر تحولات تنظيمية متعاقبة انعكست على أساليب تسييره وحكومته، حيث تميزت مرحلة ما بعد سنة 1988 بالانفتاح الاقتصادي وتحرير القطاع، مما أدى إلى تراجع الدور المباشر للدولة مقابل بروز القطاع الخاص في تقديم خدمات النقل البري للمسافرين. وفي هذا السياق، تم إصدار عدة نصوص تنظيمية، أبرزها القرار المنظم لاستغلال خدمات النقل العمومي البري للمسافرين سنة 1997، ثم إصدار القرار رقم 01-13 لسنة 2001 ليقدم مقاربة أكثر شمولية، من خلال ربط سياسة النقل بأهداف التهيئة العمرانية والتنمية الاقتصادية والاجتماعية، مع التأكيد على تطوير النقل الجماعي وتعزيز صلاحيات الجماعات المحلية في تنظيم القطاع ومراقبته. غير أن التحديات التي واجهت النقل الحضري دفعت الدولة إلى إعادة تفعيل دورها الاستثماري ابتداءً من سنة 2004 عبر إنشاء مؤسسات عمومية للنقل الحضري في عدة ولايات من خلال إصدار المرسوم التنفيذي رقم04-386 المؤرخ في 15 شوال 1426 الموافق ل 28 نوفمبر 2004، منها: الجزائر(ETUSA) ، قسنطينة(ETC) ، وهران (ETO)، سطيف(ETUS) ، عنابة(ETA) ، وسكيكدة (ETS) وتلمسان ETUS. (طريفة، 2019)، باشرت المؤسسة العمومية للنقل الحضري وشبه حضري لمجمعة تلمسان نشاطها في 25 نوفمبر 2008، (مؤسسة العمومية للنقل الحضري وشبه الحضري لتلمسان، 2026) وأسهمت في تعزيز حوكمة النقل على مستوى بلديات المجمعة، من خلال تنظيم شبكة الخطوط وربط الأحياء المركزية بالأحياء الطرفية للمجمعة عن طريق عدة خطوط مثل خط04 الذي يربط وسط المدينة - حي أوزيدان في بلدية شتوان.، بما يدعم التكامل المجالي ويحسن ظروف التنقل اليومي للسكان.

2.1. آليات تنظيم النقل الحضري بمجمعة تلمسان:

1.2.1. تعدد الفاعلين وتكامل الأدوار في تسيير النقل بمجمعة تلمسان:

تتجسد حوكمة النقل الحضري بمجمعة تلمسان من خلال تدخل مجموعة من الفاعلين الذين تختلف أدوارهم وصلاحياتهم بين اتخاذ القرار والتنفيذ والرقابة والاستفادة. فقد أكدت مصالح مديرية النقل أن دورها يتمثل في تنظيم القطاع واقتراح الحلول واتخاذ القرارات المتعلقة بفتح أو تعديل الخطوط بالتنسيق مع الولاية التي تشرف على تنفيذ السياسات العمومية في مجال النقل على مستوى المجال الحضري، الذي حدد مهامها المرسوم التنفيذي رقم 381/90 المؤرخ في 24 نوفمبر 1990 والمتعلق بتنظيم عملها حيث تلعب هذه الأخيرة دور السلطة المنظمة (بن جبار، 2024)بالتنسيق مع البلديات، في حين أوضح مسؤولو البلديات أنهم يتدخلون من خلال نقل انشغالات المواطنين واقتراح مواقع المحطات والتهيئات الضرورية لتحسين الخدمة. كما أشار ممثلو مديرية الأشغال العمومية إلى مساهمتهم في تهيئة وصيانة

الطرق وتحسين ظروف السير، باعتبار أن جودة البنية التحتية تؤثر مباشرة في فعالية النقل. (بلدية تلمسان، 2026)

أما على المستوى التشغيلي، فقد أوضحت المؤسسة العمومية للنقل الحضري وشبه الحضري أن توسع الشبكة يتم وفق الاحتياجات التي تفرضها التوسعات العمرانية الجديدة، حيث تم تعزيز الخدمة بإضافة خطوط جديدة باتجاه بعض الأحياء الحديثة في إطار صيغ السكن العمومي مثل حي 800 مسكن ببوهناق بلدية منصورة، مع إضافة محطات توقف جديدة في أحياء سكنية جماعية جديدة التابعة لحي أوجليدة لتحسين التغطية المكانية وتقريب الخدمة من السكان. كما يساهم الناقلون الخواص وسيارات الأجرة وشركات التطبيقات الذكية في توفير خدمات مكملة للنقل العمومي والاستجابة لمختلف أنماط الطلب على التنقل. (المؤسسة العمومية للنقل الحضري وشبه الحضري،2026).

ومن جهة أخرى، أبرزت مصالح الأمن الوطني دورها في تنظيم حركة المرور ومراقبة احترام القوانين المرورية، إضافة إلى التدخل في إعادة تنظيم بعض محطات النقل الحضري كتغيير موقع المحطة الحضرية ثانوية مليحة حميدو إلى محطة الرحيبة وسط مدينة تلمسان لتحسين الانسيابية المرورية وتقليل الاختناقات نتيجة ضيق الطريق الذي يحد من قدرة استيعاب التدفقات المرورية المتزايدة بسبب تمركز سوق القيصرية وعدد من الأنشطة التجارية والخدماتية على جانبيه. (المؤسسة العمومية للنقل الحضري وشبه الحضري،2026). أما المواطنون، فقد ظهروا من خلال التحقيق الميداني الفاعل الأكثر تأثيرًا في توجيه القرارات، إذ تشكل احتياجاتهم اليومية ومطالبهم المتعلقة بالنقل مرجعًا أساسيًا عند التخطيط للخدمات أو تعديلها.

2.2.1. مخطط السير لمجمعة تلمسان:

أو ما يسمى بمخطط الحركة والمرور، هو مجموعة من التدابير التنظيمية والإدارية التي تسعى إلى تحسين انسيابية التنقل داخل مجمعة تلمسان، تم إعداد هذا المخطط من طرف مكتب دراسات مختص في مارس 2013، تحت إشراف ومتابعة مديرية النقل، ليتم الشروع في تطبيقه ابتداءً من سنة 2014، ويعد هذا المخطط جزءاً أساسيا ومكملا لمخططات النقل والتخطيط الحضري. إلا أن هذا المخطط لم يتم تحديثه إلى يومنا هذا، ويهدف إلى:

- تسهيل حركة المرور وضمان انسيابيتها داخل الشوارع الرئيسية والفرعية.
- تقليل الازدحام المروري خاصة في أوقات الذروة.
- رفع مستوى السلامة المرورية والحد من حوادث الطرق.
- تحسين جودة النقل الحضري وتوفير تنقل أكثر راحة وفعالية.

- تنظيم استعمال الطرق بين مختلف وسائل النقل (سيارات، حافلات، مشاة).
- تقليل التلوث البيئي الناتج عن الاختناقات المرورية والازدحام.
- دعم التنمية الحضرية والاقتصادية من خلال تحسين الوصول إلى مختلف مناطق المدينة.

يظهر مخطط الحركة بمجمعة تلمسان اعتماد تنظيم هرمي لشبكة الطرق يرتكز على محاور العبور ومحاور التوزيع داخل المجال الحضري. فمحاور العبور تتمثل أساسًا في الطرق الوطنية رقم 07 و22 و02، إضافة إلى الطريق الالتفافي (RN22C) الذي يربط مختلف المداخل الرئيسية للمجمعة ويؤمن حركة المرور العابرة دون الحاجة إلى اختراق مركز المدينة. أما محاور التوزيع فتتمثل في عدد من الشوارع الرئيسية، على غرار شارع العقيد لطفي وشارع أول نوفمبر وشارع عين السبع، والتي تتولى توزيع التدفقات المرورية بين الأحياء السكنية ومناطق النشاط والخدمات وربطها بمحاور العبور الكبرى. ويعتمد المخطط على مزيج من الشوارع ذات الحركة الأحادية والثنائية الاتجاه وفق خصائص كل محور وحجم التدفقات المرورية المسجلة عليه.

وترتبط هذه المحاور مباشرة بمناطق الجذب الرئيسية بالمجمعة، خاصة المركز التاريخي لمدينة تلمسان، والقطب التجاري بحي الإمامة، والمرافق الإدارية والتعليمية والصحية التي تستقطب يوميًا أعدادًا معتبرة من المتنقلين. ورغم مساهمة مخطط الحركة في تحسين الربط بين هذه الأقطاب وتنظيم جزء من التدفقات المرورية، إلا أن فعاليته تبقى محدودة بسبب عدة اختلالات ميدانية، من بينها ضعف التسلسل الهرمي للشبكة، ونقص الإشارات الأفقية والعمودية، وضعف احترام قوانين المرور، إلى جانب احتلال الأرصفة والتوقف العشوائي للمركبات والحافلات بالقرب من التقاطعات. وقد أدى ذلك إلى استمرار ظهور بؤر للاختناق المروري خاصة على مستوى التقاطعات الرئيسية والمناطق ذات الجذب المرتفع، مما يشير إلى أن المخطط ساهم جزئيًا في تنظيم الحركة لكنه لم ينجح بشكل كامل في استيعاب الكثافات المرورية المتزايدة والحد من الازدحام حول أهم الأقطاب الحضرية بالمجمعة. (مديرية النقل تلمسان، 2026)

3.1. وسائل النقل الحضري المتوفرة وشبكة الخطوط

1.3.1. النقل الجماعي:

1.1.3.1. 10 خطوط للنقل العام تلبي احتياجات السكان:

يعد النقل العمومي الحضري من العناصر الأساسية التي ترتكز عليها ديناميكية المدن، لما له من دور فعال في تسهيل تنقل السكان وضمان الربط بين مختلف أحياء المدينة ومرافقها الحيوية، وتشرف على هذا القطاع مؤسسة النقل الحضري وشبه الحضري لتلمسان، إذ توفر المؤسسة 25 حافلة موزعة على 10 خطوط حضرية داخل المجمعة تنجز 84 دورة يوميا، مع توفير2525 مقعد وبطول إجمالي للشبكة يقدر بـ 117.3كلم، يقدر العمر الافتراضية للحافلات بحوالي 10 سنوات، وهو ما يعكس درجة اهتلاكها نتيجة الاستعمال المستمر، تنطلق خطوط النقل العام من نقطتين رئيسيتين تتمثلان من وسط المدينة بمحطة الرحيبة والمحطة البرية ببلدية منصورة، في حين تؤمن ربطا منتظما بين هاتين النقطيتين ومختلف احياء المجمعة بخطوط النقل العام. (تونسي، 2017).

جدول رقم 4: خطوط النقل العام في مجمعة تلمسان.

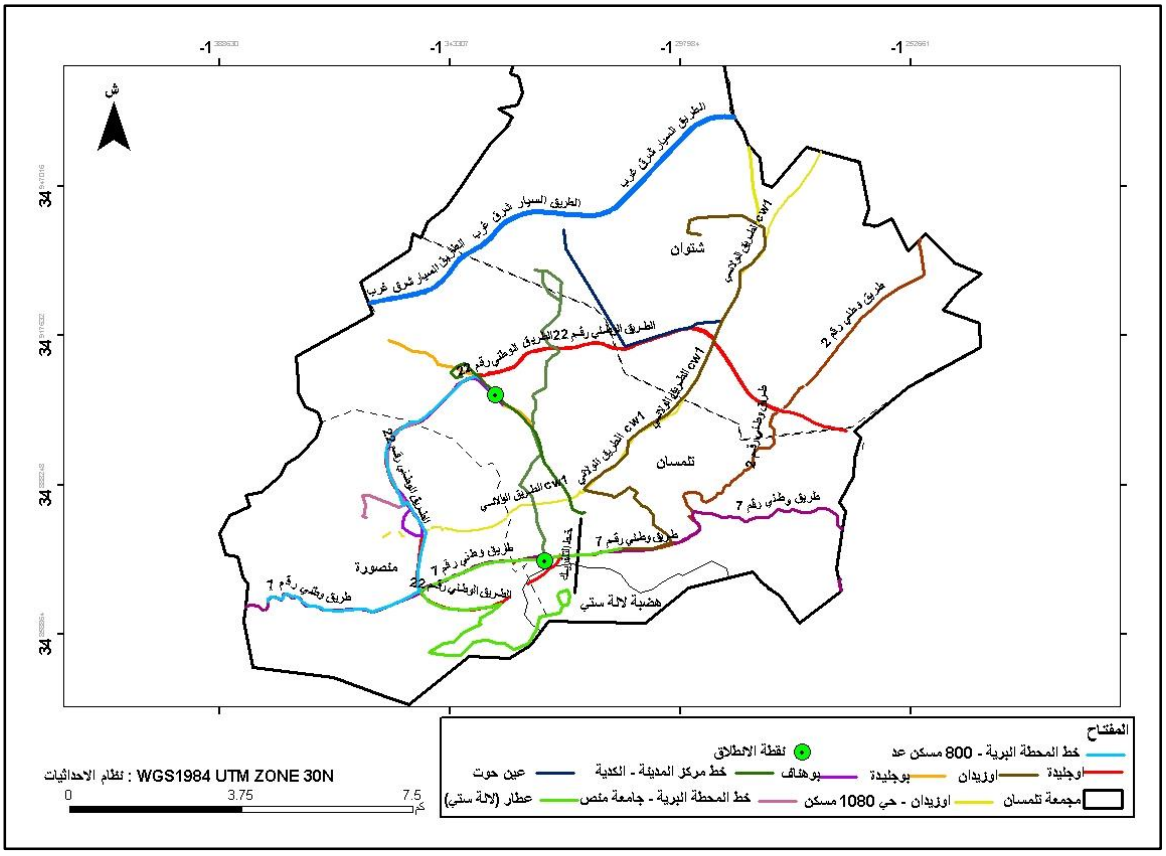
الخط	نقطة الانطلاق	نقطة الوصول	عدد الحافلات	عدد الدورات	عدد المقاعد المتوفرة	طول الخط (كلم)
01	وسط المدينة	حي أوجليدة	03	08	303	11
02		الكدية	03	08	303	12,5
03		بوهناق	01	08	101	12
04		أوزيدان	03	08	303	13
05		بوجليدة	03	08	303	13
06		عطار (لالا ستي)	02	08	202	10,3
07		حي 1080 أوزيدان	02	08	202	13
08	المحطة البرية	الجامعة	05	12	505	8
09		عين الحوت	02	08	202	12,5
10		حي 800 سكن عدل	01	08	101	12
المجموع	/	/	**25**	**84**	**2525**	**117,3**

المصدر: مديرية النقل 2026.

يعد الخط رقم 08 من أهم الخطوط النقل الحضري بمجمعة تلمسان يتم تشغيله بواسطة 5 حافلات بقدرة استيعاب 505 مقعد، إذ يربط بين المحطة البرية لمنصورة بجامعة أبي بكر بلقايد بطول خط 8كلم، وهي أعلى سعة استيعابية ضمن شبكة النقل الحضري بالمجمعة، يعكس هذا الحجم الكبير من الخدمة كثافة الطلب على هذا المحور بالنظر إلى الدور الذي تؤديه الجامعة في استقطاب عدد كبير من الطلبة والوافدين إليها من مختلف أحياء المجمعة وخارجها، بينما تحظى الاحياء التابعة لبلدية تلمسان كحي بوجليدة وأوجليدة والكدية، وأوزيدان التابعة لشتوان بخدمة معتبرة عبر خطوط تتوفر على ثلاث حافلات بكونها تشهد حجما معتبرا من التنقلات اليومية نتيجة كثافتها السكانية وارتباط سكانها بمركز المجمعةّ، أما كل من حي عين الحوت بشتوان وعطار وتستفيدان من عرض نقل نسبي بكونهما يقعان على مسافة أبعد نسبيا عن مركز مدينة تلمسان، أما بالنسبة حي بوهناق يستفيد من خط نقل واحد لانخفاض حجم الطلب نحو المركز، وذلك لارتباط سكانها بحي إيمامة نتيجة القرب المجالي بها وتوفر جل الخدمات بها، في حين يبقى حي 800 سكن الجديد التابع له يخدمه سوى خط واحد، الذي تم ادراجه مؤخرا ضمن شبكة النقل الحضري لتسهيل حركة التنقلات نحو أحياء المجمعة.

تتميز خطوط النقل بانخفاض في تكلفة التنقل التي تقدر بـ 15 دج مقارنة بخطوط النقل الخاص ما يجعلها خيارا اقتصاديا مناسبا لشريحة من السكان. كما تعتمد كذلك على نظام بطاقة إلكترونية قابلة لإعادة الشحن وتعبئتها على مستوى المحطة البرية أو عن طريق تطبيق خاص بالدفع الالكتروني، ساهمت بشكل كبير في تسهيل وتسريع عملية الدفع. (جدول رقم 04). (الخريطة 06) (المسح الميداني + مديرية النقل تلمسان+ المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري، 2026)

خريطة رقم 6: توزيع خطوط النقل الحضري للقطاع العام في مجمعة تلمسان



المصدر: مديرية النقل لولاية تلمسان + المسح الميداني،2026

الصورة رقم 2 : حافلات المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري



المصدر: المسح الميداني، ماي 2026

2.1.3.1. إسهام خطوط النقل الخاص في تحسين تغطية شبكة النقل الحضري بالمجمعة:

يساهم القطاع الخاص للنقل الجماعي الحضري في ربط مختلف نقاط التجمعات السكانية داخل المجمعة الحضري، ذلك عبر تشجيع الاستثمار الخاص في مجال النقل، وتعمل مديرية النقل على تنظيم هذه الشبكة وتخطيطها وفق معايير محددة بهدف ضمان تغطية شاملة لمختلف احياء المجمعة بخدمات النقل خاصة التي ذات الكثافة السكانية المرتفعة.

تتكون شبكة النقل الحضري للقطاع الخاص داخل مجمعة تلمسان من 12 خطاً تؤمن الربط بين مختلف الأحياء السكنية والمحطات الرئيسية، وذلك باستغلال 199 حافلة توفر قدرة استيعابية إجمالية تقدر بـ 7760 مقعداً. (الجدول رقم 07)

جدول رقم 5: خطوط النقل الخاص لمجمعة تلمسان.

الخط	نقطة الانطلاق	نقطة الوصول	عدد المتعاملين	عدد المقاعد المتوفرة
A14	حي 120سكن بوهناق	محطة الرحيبة	35	1400
14C	حي 600سكنUB6	محطة الرحيبة	11	440
44	حي 800سكن عدل	محطة الرحيبة	16	640
B42	حي يغمراسن بن زيان	الرحيبة	21	720
A42	حي يغمراسن بن زيان	الرحيبة	14	560
B52	حي عبد المومن بن علي	الرحيبة	11	440
B12	حي الرستميين	الرحيبة	11	440
A	المحطة البرية مرورا بباب سيدي بومدين	الرحيبة	13	520
B	المحطة البرية مرورا بالمحكمة الإدارية	الرحيبة	19	760
03	حي بوعرفة شتوان	الرحيبة	22	880
13	حي اوزيدان	الرحيبة	18	720
D	المحطة البرية	شتوان	08	240
المجموع	/	/	199	7760

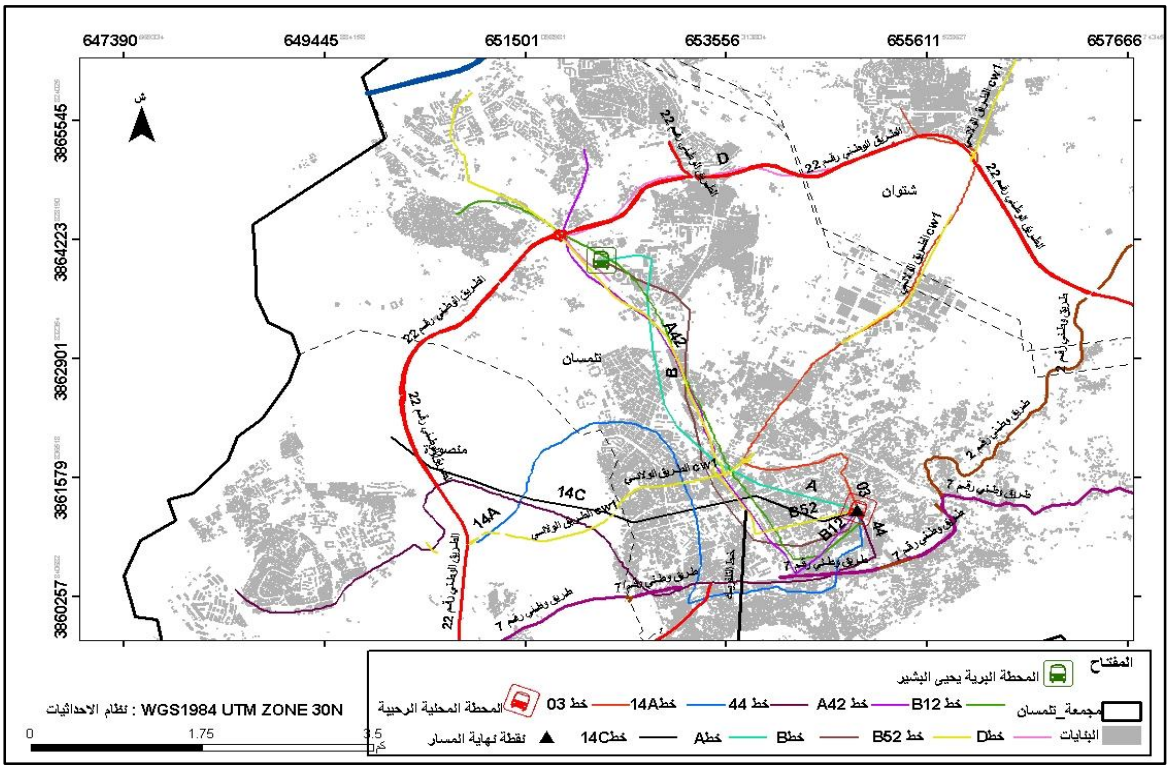
المصدر: مديرية النقل لتلمسان،2026

هناك تفاوت في حجم الخدمة بين الخطوط، حيث يعد الخط A14الربط بين حي 120 سكن بوهناق ومحطة الرحيبة أهم خطوط الشبكة، حيث يشغل 35 حافلة ويوفر 1400 مقعد، ويعكس ارتفاع الطلب على التنقل بهذا المحور باعتباره قطبا رئيسيا للحركة والتنقل. كما تسجل خطوط أخرى مثل خط03،B وb42 و13 أحجام نقل معتبرة وذلك لارتفاع الطلب على التنقل نحو أماكن العمل والدراسة والخدمات وقضاء الحاجيات. وفي المقابل، تعرف بعض الخطوط طاقة نقل أقل، مثل خط D الرابط بين المحطة البرية وبلدية شتوان، نتيجة محدودية حجم التنقلات مقارنة بالمحاور الرئيسية. كما يتضح أن معظم الرحلات تنطلق من الأحياء السكنية نحو المحطات المركزية كالمحطة البرية باعتبارها أهم أقطاب الجذب بالمجمعة، مما يبرز العلاقة المباشرة بين توزيع السكان وتمركز الأنشطة الحضرية ومواقع الجذب من جهة، وحجم التنقلات والطلب على النقل من جهة أخرى. وعليه تساهم شبكة النقل الخاص

في تلبية الطلب المتزايد على التنقل وضمان استمرارية الحركة اليومية للسكان داخل المجمعة..

(الخريطة رقم 07) (**مديرية النقل تلمسان + المسح الميداني، 2026**)

خريطة رقم 7: توزيع خطوط النقل الحضري للقطاع الخاص في مجمعة تلمسان



المصدر: مديرية النقل+ المسح الميداني،2026

الصورة رقم3 : حافلات النقل الخاص بالمجمعة



المصدر: المسح الميداني، ماي 2026.

3.1.3.1. النقل الجامعي:

يشكل النقل الجامعي أحد المحاور الأساسية التي توليها الجزائر اهتماما خاصا، حيث تعمل على توفير خدمة النقل بصفة منتظمة ومستمرة لفائدة الطلبة، من خلال ابرام اتفاقيات سنوية مع المتعاملين الخواص ضمن مخطط النقل، تحت اشراف وتسيير الديوان الوطني للخدمات الجامعية، وعلى مستوى مجمعة تلمسان تم تسخير حضيرة مكونة من 124 حافلة بطاقة استيعابية بلغت 12400 مقعد، وذلك لضمان خدمة النقل للطلبة انطلاقا من الاقامات الجامعية نحو الأقطاب الجامعية الخمس (قطب بوهناق، قطب شتوان، القطب الجديد بمنصورة، وسط مدينة تلمسان، الكيفان)(جدول رقم 06).(مديرية النقل، 2026)

جدول رقم 6: النقل الجامعي بمجمعة تلمسان

طبيعة النقل الخاص	المتعاملين	عدد الحافلات	عدد المقاعد
النقل الجامعي	الخواص	124	12400

المصدر: مديرية النقل، 2026

الصورة رقم4: حافلات النقل الجامعي



المصدر: المسح الميداني، ماي 2026

4.1.3.1. المصاعد الهوائية "تيليفيريك":

بالنظر إلى لطبيعة الجغرافية التي يتمتع بها الوسط الحضري لمدينة تلمسان خاصة في الجهة الشرقية للمنطقة، بالضبط في أعالي جبال بودغن، تم اعتماد هذا النمط من طرف المؤسسة الجزائرية للنقل عبر المصاعد تم إنجازه سنة 2009، الرابط بين وسط مدينة تلمسان وهضبة لالاستي الذي يجمع بين الخدمة السياحية ووظيفة التنقل.

يتكون تيليفيريك مدينة تلمسان على محطتين رئيسيتين، محطة الحوض الكبير ومحطة هضبة لالاستي، يشمل هذا المرفق 17 مركبة تمتد على طول يقارب 1.69 كلم، حيث تتسع كل مركبة لنحو 15 راكبا بوزن اقصى محدد80كلغ للشخص، تقدر مدة الرحلة بحوالي 7دقائق ما يوفر تنقلا سريعا ومريحا للزائرين.

حاليا، توقف تيليفيريك تلمسان عن الخدمة منذ ماي 2025 بسبب عمليات الصيانة، مما جعله غير متاح للاستغلال في الوقت الراهن. (يحياوي ، 2014)

الصورة رقم5: المصعد الهوائي "تليفيريك "



المصدر: https://tlemcen.mta.gov.dz/، 22 ماي 2026

2.3.1. النقل الفردي:

1.2.3.1. سيارات الأجرة: تتوفر مجمعة تلمسان على حضيرة من سيارات الأجرة، تتوزع بين رخص ممنوحة (3039) وأخرى مستغلة فعليا (2676) في خدمة النقل الحضري عبر البلديات الثلاث، في حين نجد تمركز كبير لهذه الرخص على مستوى بلدية تلمسان بفعل المركزية للأنشطة والخدمات داخلها مقارنة ببلديتي شتوان ومنصورة، في المقابل، تعاني البلديات المجاورة من ضعف نسبي في تغطية خدمات سيارات الأجرة، ما يعكس حتما وجود اختلال مجالي في توزيع هذا النمط من النقل على مستوى المجمعة، تتوفر بالمحطة البرية موقف مخصص لتوقف سيارات الأجرة الرسمية بما يضمن حسن تنظيم حركة النقل(الجدول رقم07). (مديرية النقل لولاية تلمسان، 2026)

جدول رقم 7: الرخص سيارات الأجرة الممنوحة والمستغلة في مجمعة تلمسان

البلدية	عدد الرخص سيارة الأجرة الممنوحة	عدد الرخص سيارة الأجرة المستغلة
بلدية تلمسان	2267	2108
بلدية منصورة	534	402
بلدية شتوان	238	159
المجموع	3039	2676

المصدر: مديرية النقل لولاية تلمسان 2026.

الصورة رقم6: مكان توقف سيارات الأجرة الرسمية بالمحطة البرية



المصدر: المسح الميداني، ماي 2026

2.2.3.1. سيارات الأجرة غير الرسمية وتطبيقات النقل: من خلال التحقيق الميداني، تبيّن أن فئة من سكان مجمعة تلمسان تلجأ إلى سيارات الأجرة غير الرسمية والتطبيقات الرقمية للنقل المتمثلة في (Yassir)، (inDrive) و(HEETCH) كبديل ومكمل للنقل العمومي. ويعكس هذا التوجه تزايد متطلبات التنقل اليومية وتنوعها، في ظل البحث عن وسائل نقل أكثر مرونة وقدرة على الاستجابة للحاجات المتغيرة للسكان. كما يعكس ذلك تزايد الاعتماد على خدمات التنقل الفردية لتلبية احتياجات التنقل داخل أحياء المجمعة، خاصة مع اتساع المجال الحضري للمجمعة وتزايد الترابط الوظيفي بين أحيائها المختلفة. وبذلك أصبحت هذه الوسائل جزءًا من احتياجات التنقل اليومية، حيث تساهم في تسهيل حركة الأفراد وتعزيز قابلية الوصول إلى مختلف مناطق الجذب والخدمات داخل المجمعة. (تحقيق ميداني،2026)

4.1. البنية التحتية الداعمة للنقل الحضري بالمجمعة

1.4.1. الطرقات:

1.1.4.1. الطرق الرئيسية: تعد الطرق الرئيسية عنصرا هاما في هيكلة شبكة النقل الحضري تنشأ وفق معايير تقنية وهندسية دقيقة، تصمم بعروض كبيرة ومسارات متعددة لا ستعاب حجم المرور المرتفع، مع تهيئة التقاطعات بشكل منظم، بحيث تؤدي دورا مهما في تحقيق الترابط بين مختلف مكونات المدينة لضمان تنظيم حركة السير داخلها. (بن جبار، 2024)

تضم مجمعة تلمسان مجموعة من الطرق الأولية التي تمتد على طول الطريق الوطني رقم 07، والطريق الوطني رقم 22، لذي يشمل كل من شارع السلام، شارع القائد المختار، شارع 1نوفمبر، شارع اخوان ابن شاكلر، شارع العربي بن مهيدي، شارع درحال عبد القادر، شارع عبد القادر بوسلعة، شارع دي لاسومام طريق أوز يدان، شارع رياض المخوخ، شارع القائد فرادي. (بن جبار، 2024)

2.1.4.1. الطرق الثانوية: تمثل الطرق الثانوية حلقة وصل بين الطرق المحلية والطرق الرئيسية التي تسمح بتنظيم حركة المرور داخل الأحياء وتوجيهها نحو المحاور الكبرى. (بن جبار، 2024)

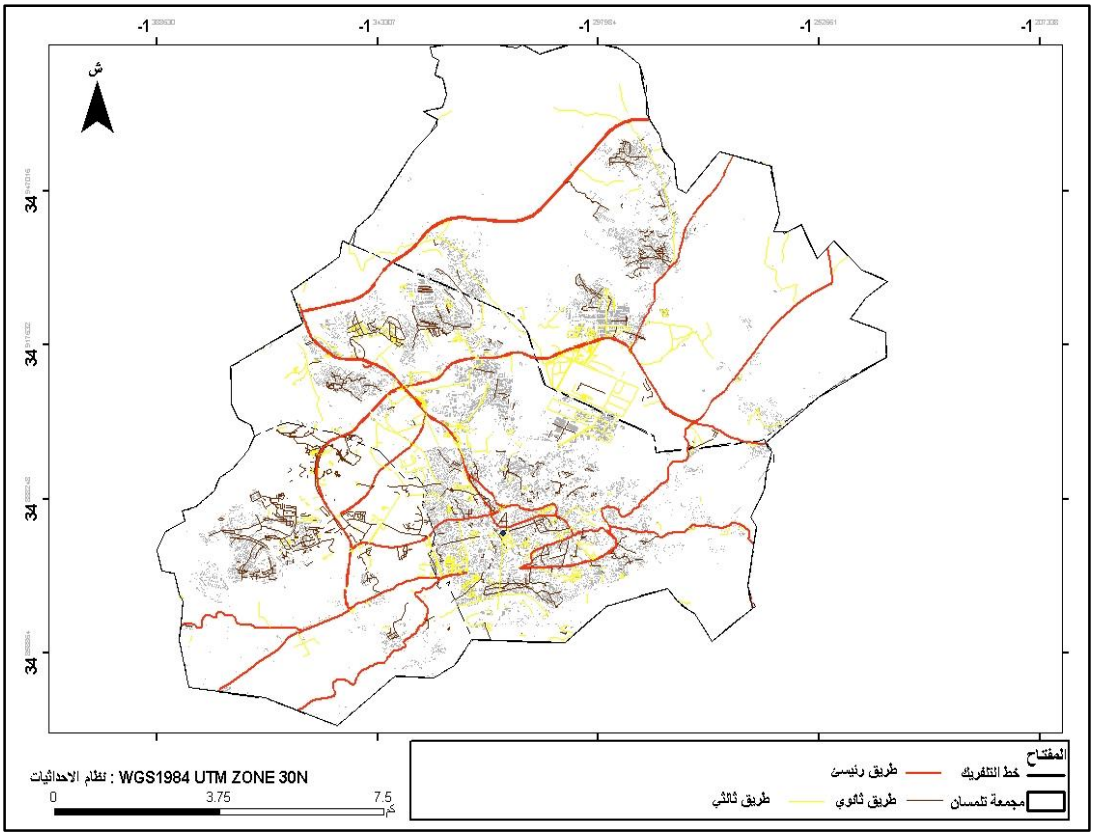
تحاط مدينة تلمسان بحزام مكون من (شارع يبدري منصور، شارع عزوني رضوان، شارع الرائد حمصلي السايح ميلود، شارع اينال احمد، شارع غزلاوي عبد السلام وشارع كازي اول محمد)، وحزام آخر مكون من (شارع باتار، شارع طريق رياض ماخوخ، شارع التحرير، شارع هوشيمنه).

3.1.4.1. الطرق الثالثية: هذا النوع من الطرق يساعد على ربط المساكن بالطرق الثانوية وهي تتواجد داخل الأحياء السكنية (بن جبار، 2024)الى أن غالبيتها تعاني من تدهور واضح على مستوى هذه الطرق خاصة في احياء بلدية شتوان...

2.4.1. تيليفيريك:

تمتلك مدينة تلمسان خط تيليفيريك الذي تم افتتاحه سنة 2009، الذي يربط المناطق الشرقية للمدينة إلى هضبة لالا ستي التي تقع على ارتفاع 1025م بطول يقارب 1.69كلم، مرورا فوق حي بودغن يستخدم أساسا لأغراض سياحية للوصول إلى حديقة التسلية لالا ستي. (الخريطة رقم 08). (يحياوي ، 2014)

خريطة رقم 8: شبكة الطرق بمجمعة تلمسان



المصدر: المسح الميداني 2026

3.4.1. محطات النقل في مجمعة تلمسان:

تتوفر مجمعة تلمسان على ثلاث محطات للنقل تختلف حسب الخدمة التي تقدمها للسكان ونجد:

1.3.4.1. المحطة البرية يحيي البشير:

في إطار المرسوم التنفيذي رقم **415-04** المعدل بـ **331-17** الذي يحدد شروط تسليم رخص نشاطات النقل، وقانون التوجيه البري **11-19**، تم إنشاء المحطة البرية يحيي البشير في حي أبي تشفين في سبتمبر 2017، تمتد المحطة على مساحة إجمالية تبلغ 70673متر مربع منها متر مربع 3902متر مربع مبنية، توفر المحطة مواقف تتسع لحوالي 120 مركبة، تحتوي على 80 رصيفا موزعا بين 3 أرصفة للنزول، أيضا 15رصيفا للنقل الحضري و15 رصيف للخطوط القصيرة، 47 رصيفا للنقل بين الولايات، تستقبل يوميا ما يقارب 30000مسافر، كما يتوفر داخل المحطة 32حافلة حضرية و300 سيارة اجرة و500 سيارة اجرة بين الولايات.

تقدم المحطة خدمات النقل على عدة مستويات بحيث تضم تنظيم الخطوط الطويلة التي تشمل الوجهات نحو الولايات البعيدة كنحو الجزائر العاصمة، وهران، سعيدة، بشار...، والخطوط المتوسطة

التي تربط بين الولاية بالولايات المجاورة كعين تيموشنت وبلعباس...، أما الخطوط القصيرة تخد المناطق المجاورة والضواحي كسبدو، صبرة، الحناية، مغنية، ندرومة ورمشي....

أدى نقل المحطة البرية التي كانت متمركزة سابقا في قلب الوسط الحضري إلى حي أبي تشفين، إلى إعادة توجيه حركة التنقل نحو أطراف بلدية منصورة، مما ساهم في تخفيف الضغط المروري والاكتظاظ عن المركز وسط مدينة تلمسان، كما عزز موقعها الجديد بالقرب من جامعة أبوبكر بلقايد بفضل شبكة الخطوط الحضرية والتي لها أيا دور في ربط هذا المحطة بمختلف أحياء المجمعة. (مديرية النقل لولاية تلمسان،2026)

الصورة رقم7 :المحطة البرية يحيى البشير



المصدر: المسح الميداني، ماي 2026.

2.3.4.1. المحطة الحضرية الرحيبة:

هي محطة نقل برية سابقا تقع وسط مدينة تلمسان بالقرب من حي باب جياد، توقفت عن العمل بعد تحويل الحافلات للمحطة بأبو تشفين ومؤخرا أصبحت تستخدم كنقطة توقف للنقل الحضري لبعض الخطوط النقل العام والنقل الخاص بعد تحويل محطة توقف حافلات النقل الحضري من نقطة توقف ثانوية مليحة حميدو إلى مدخل المحطة البرية سابقا بالرحيبة، ويرجع ذلك بضيق شارع محمد لا سيما على مستوى المقطع المحاذي للثانوية، الأمر اذي كان يحد من قدرته على استيعاب التدفقات المرورية المتزايدة وتسبب المتكرر في اختناقات المرورية، إلا أنها نشهد حالة من الإهمال والتدهور. (المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري لولاية تلمسان،2026)

الصورة رقم8 :المحطة الحضرية الرحيبة.

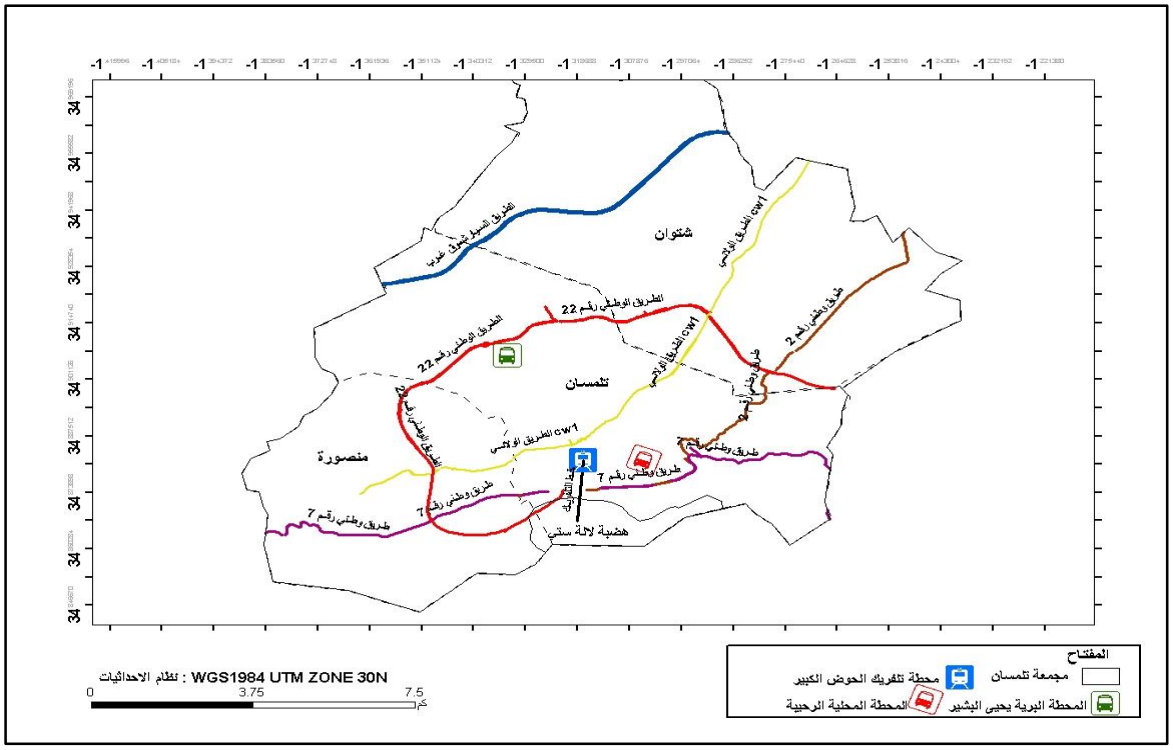


المصدر: المسح الميداني، 2026.

3.3.4.1. محطة تيليفيريك الحوض الكبير:

هي منشأة نقل حضري تربط بين وسط مدينة تلمسان وهضبة لالا ستي، بحيث تؤدي دورا مهما في تسهيل الوصول إلى هذا القطب السياحي والترفيهي، وتستقطب المحطة الزوار والسياح الوافدين إلى الهضبة، يعكس حجم الإقبال على هذا المرفق أهمية الهضبة كوجهة سياحية بارزة ضمن مجمعة تلمسان، لكن حاليا تخضع لأعمال الصيانة وتحديث كبرى من ماي 2025. (الخريطة رقم 09)، (تحقيق ميداني، 2026)

خريطة رقم 9: محطات النقل في مجمعة تلمسان



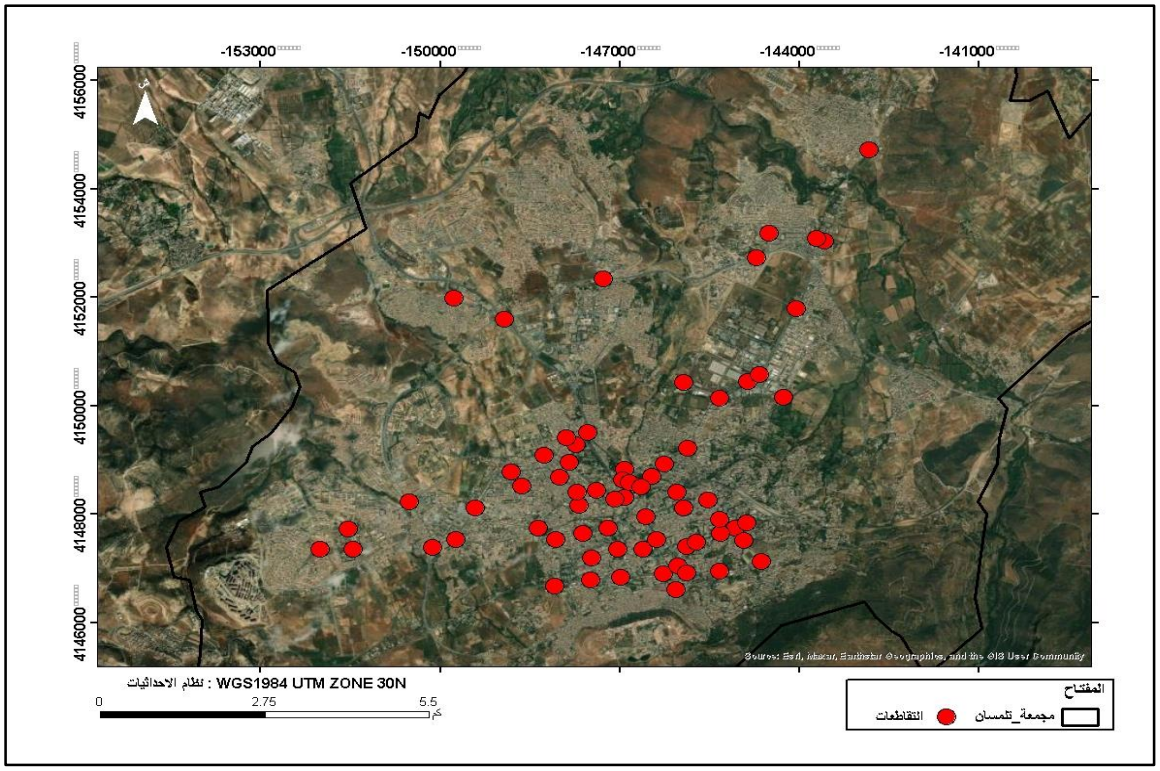
المصدر: المسح الميداني،2026

4.4.1. المحاور الحضرية الموجودة على مستوى مجمعة تلمسان:

تعرف التقاطعات الطرقية أنها نقاط التقاء أو تفرع طريقين أو أكثر، حيث تتقاطع أو تتداخل حركات المرور المختلفة سواء مركبات، مشاة أو دراجات، مما يتطلب تنظيما هندسيا وتشغيلا لضمان السلامة والانسيابية.

يعد تحديد التقاطعات الطرقية خطوة رئيسية لفهم تنظيم شبكة الطرق الحضرية داخل مجمعة تلمسان نظرا لكونها نقاط تلاقي الحركة ومحاور الربط بين مختلف أجزاء المجال الحضري وقد تم تعيين مجموعة من التقاطعات مكونة من 58 تقاطع موزع على ثلاث بلديات ضمن المجمعة، تم انتقاؤها بناء على أهميتها في ضمان استمرارية التنقل. (الخريطة رقم 10)، **(مديرية النقل لولاية تلمسان، 2026+ مخطط الحركة 2014)**

خريطة رقم 10: التقاطعات الحضرية بمجمعة تلمسان



المصدر: المسح الميداني 2026

الصورة رقم9: تقاطع طرقي ببلدية تلمسان



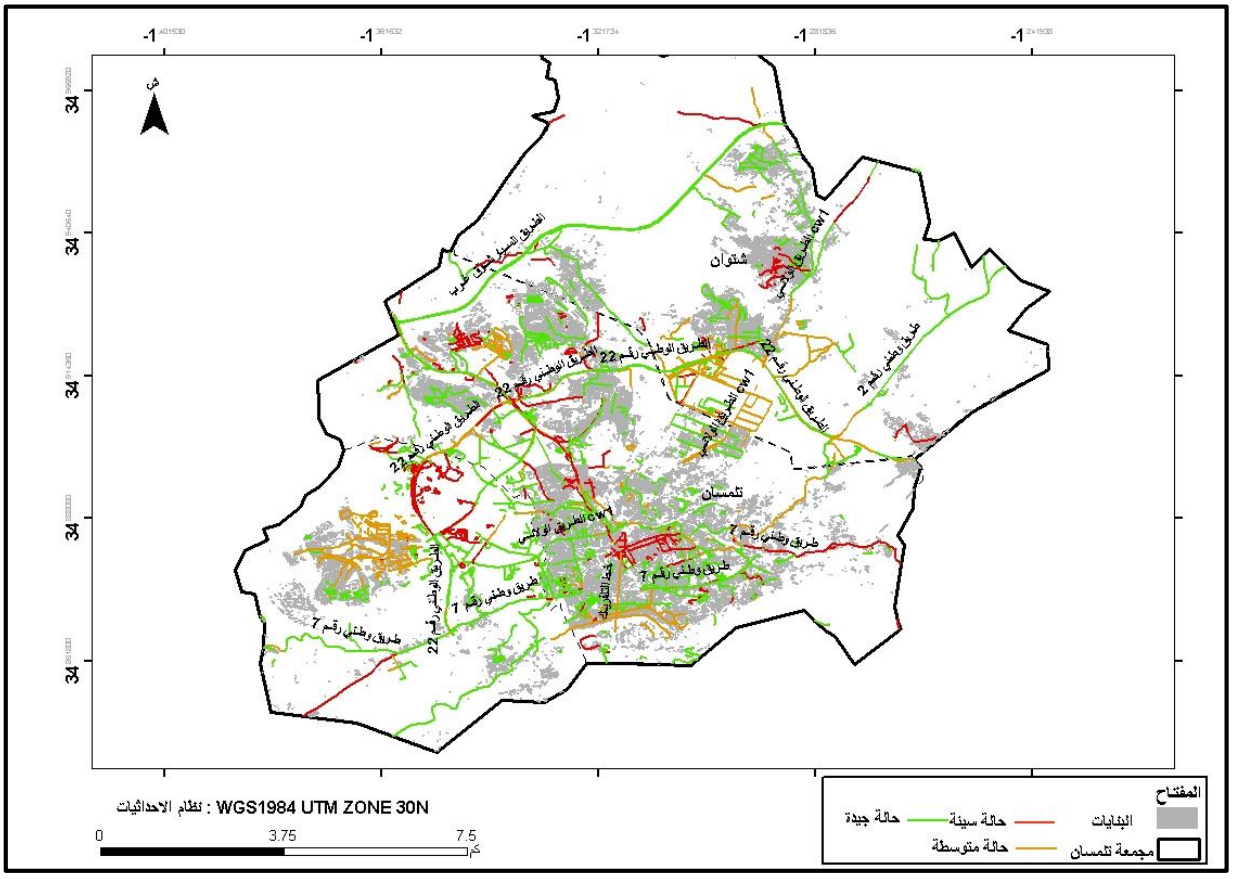
المصدر: المسح الميداني، ماي 2026

5.4.1. حالة الطرقات بالمجمعة:

تشكل الطرقات العمود الفقري لشبكة التنقل الحضري، وتؤثر حالتها بشكل مباشر في سهولة حركة الأشخاص والمركبات. وتسمح خريطة حالة الطرقات بمجمعة تلمسان بإبراز التفاوت المكاني في جودة شبكة الطرق وتحديد المناطق التي تعاني من تدهور أكبر مقارنة بغيرها.

ظهر المسح الميداني تباينًا واضحًا في حالة الطرقات على مستوى مجمعة تلمسان، حيث تتركز الطرق ذات الحالة الجيدة في الأحياء المركزية بمدينة تلمسان، وذلك نتيجة عمليات التهيئة والصيانة المستمرة التي تستفيد منها هذه المجالات، كما تتمتع المحاور الرئيسية ذات الحركة المرورية الكثيفة، خاصة بأحياء منصورة مثل حي الإيمامة وحي بوهناق، بحالة جيدة إلى حالة متوسطة، نظرًا لأهميتها في ربط مختلف أجزاء المجمعة واستيعابها لتدفقات مرورية معتبرة، وينطبق الأمر ذاته على الطرق المحاذية للجامعة ببلدية شتوان، التي استفادت من تحسينات مرتبطة بأهمية هذا القطب الوظيفي، بالمقابل، تسجل الطرق الداخلية بالأحياء السكنية، خاصة ببلدية شتوان، أوضاعًا أقل جودة، حيث تعاني العديد منها من التدهور وغياب التهيئة اللازمة.(الخريطة رقم 11)

خريطة رقم 11: حالة الطرقات في مجمعة تلمسان



المصدر: مديرية الأشغال العمومية لولاية تلمسان+ المسح الميداني،2026

الصورة رقم10 : طريق ثالثي بحالة متدهورة بلدية منصورة



المصدر المسح الميداني، ماي 2026.

الصورة رقم11: طريق في حالة سيئة بحي الزيتون بلدية شتوان



المصدر: المسح الميداني،2026

6.4.1. مواقف التوقف وانتظار الحافلات متفاوتة التهيئة

من خلال المسح الميداني تبين وجود تفاوت واضح في توزيع وتجهيز مواقف الحافلات على مستوى مجمعة تلمسان، حيث نجد المواقف المهيأة بشكل جيد في وسط المدينة والأحياء المركزية كحي ايمامة وحي الكرز وحي دهلية التابعة لبلدية منصورة تتوفر فيها مواقف مجهزة بشكل أفضل وتستجيب بدرجة أكبر لاحتياجات المسافرين، أما الأحياء الطرفية للمجمعة خاصة كل من حي أوجليدة وبوجليدة والكدية برية تتوفر على عدد محدود من مواقف الحافلات، كما أن جزءًا منها قديم ويحتاج إلى إعادة تأهيل وتتميز أغلبها بحالة متوسطة من حيث التجهيز والصيانة، مما يقلل من مستوى الراحة لدى المتنقلين أثناء الانتظار، لوحظ أيضا غياب شبه تام لمواقف الحافلات المهيأة في أحياء بلدية شتوان كحي الحوت أوزيدان، حي الزيتون، حيث يعتمد المسافرون في كثير من الأحيان على نقاط توقف غير مجهزة لانتظار وسائل النقل.

الصورة رقم12 : موقف مجهز بحي إيمامة بلدية منصورة.



المصدر: المسح الميداني، ماي2026

7.4.1. كثافة شبكة النقل في مجمعة تلمسان

شبكة النقل الحضري داخل مجمعة تلمسان أحد العناصر الأساسية في تنظيم الحركية الحضرية وضمان ربط مختلف المجالات السكنية بمراكز النشاط والخدمات. وتكتسي دراسة هذه الشبكة أهمية خاصة، لكونها لا تعكس فقط حجم العرض المتوفر من خطوط وحافلات، بل تكشف أيضًا عن طبيعة التفاوتات المجالية في الولوج إلى خدمات النقل، ومدى توازن توزيعها بين البلديات والأحياء، في ظل تباين الكثافة السكانية واتساع الامتداد العمراني وتعدد الفاعلين في القطاع.

ففي مدينة تلمسان التي يبلغ عدد سكانها حوالي154227 نسمة، ورغم تسجيل08 خطًوط، إلا أن محدودية الحافلات العمومية (11حافلة) مقابل 70 متعاملًا خاصًا تعكس اعتمادًا كبيرًا على القطاع الخاص لتعويض الضغط المرتفع الناتج عن مركزيتها كقطب إداري وخدماتي، حيث تتجمع فيها أغلب الوظائف والتجهيزات، ما يجعل الطلب على النقل يفوق القدرة التشغيلية العمومية.

أما في بلدية المنصورة التي تقدر عدد سكانها بـ 79050 نسمة، فإن وجود 7 خطوط فقط يقابله 11 حافلة و89 متعاملًا خاصًا، وهو ما يفسَّر بكونها مجالًا حضريًا سريع التوسع، حيث يسهم النشاط العمراني الحديث في تنوع الفاعلين وتحسن نسبي في الخدمة، رغم محدودية عدد الخطوط مقارنة بحجم التوسع السكني.

في المقابل، تُسجل بلدية شتوان ذات 83781 نسمة أضعف أداء، بـ 6 خطوط و7 حافلات فقط، رغم وجود 40 متعاملًا خاصًا، ويعود ذلك إلى الطابع شبه الطرفي لبعض أحيائها وتشتت النسيج العمراني، ما يقلل من مردودية الخطوط ويحد من انتظام الخدمة، إذ لا يترجم عدد المتعاملين بالضرورة إلى كثافة تشغيلية فعال (جدول رقم08). (تحقيق ميداني،2026)

جدول رقم 8: كثافة شبكة النقل في مجمعة تلمسان

البلدية	عدد السكان	عدد الخطوط	عدد الحافلات للنقل العام	عدد المتعاملين الخواص
تلمسان	154227	08	11	70
منصورة	79050	11	07	89
شتوان	83781	06	07	40
المجموع	237055	25	25	199

المصدر: التحقيق الميداني 2026

2. حركة التنقلات الحضرية لمجمعة تلمسان

تتميز التنقلات الحضرية في مجمعة تلمسان بتنوع وسائل النقل وتعدد محاور الحركة التي تربط بين مركز المدينة والمناطق المحيطة بها، حيث تعتمد أساسا على شبكة الطرق الحضرية والحافلات وسيارات الأجرة، إضافة إلى النقل الجماعي الذي يساهم في تسهيل تنقل السكان نحو مناطق العمل، الدراسة والخدمات المختلفة. كما تعرف المجمعة كثافة في الحركة المرورية خاصة خلال فترات الذروة نتيجة تركز الأنشطة الإدارية، التجارية والخدماتية بمدينة تلمسان، مما يجعلها قطب جذب يومي للسكان.

وتتميز خدمة النقل بوجود خطوط تربط مختلف البلديات والأحياء بالمركز الحضري، غير أنها تواجه بعض الصعوبات مثل الازدحام المروري، نقص مواقف التوقف، وعدم انتظام بعض الخطوط في أوقات الذروة. ورغم ذلك، يبقى النقل الحضري عنصرا أساسيا في ضمان ديناميكية المجمعة وتحقيق الترابط بين مكوناتها العمرانية والوظيفية.

1.2. خصائص وأنماط التنقلات اليومية للسكان

1.1.2. جنس العينة المدروسة

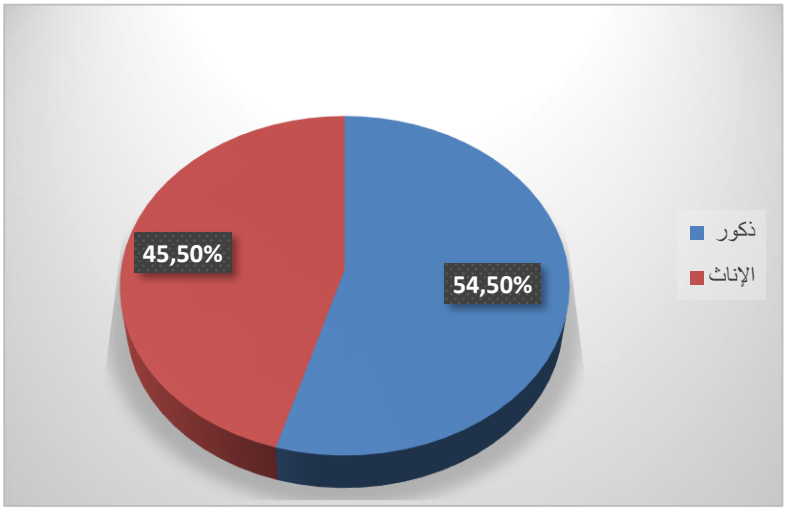
يعكس توزيع المتنقلين حسب الجنس طبيعة الحركة اليومية والفئات الأكثر مساهمة في التنقل داخل مجمعة تلمسان، من خلال التحقيق الميداني تبين أن الذكور يشكلون النسبة الأكبر من أفراد العينة المستجوبة بـ 54.5%مقابل 45.5% للإناث، مما يعكس حضورهم بشكل أكبر أثناء عملية التحقيق الميداني مقارنة بالإناث. (جدول رقم 09)

جدول رقم 9: جنس المتنقلين بمجمعة تلمسان.

الجنس	النسبة
ذكر	%54.5
انثى	%45.5
المجموع	%100

المصدر: تحقيق ميداني،2026

شكل رقم 2: جنس المتنقلين



المصدر: تحقيق ميداني،2026

2.1.2. عدد الرحلات اليومية للمتنقلين والغرض من التنقل

يمثل عدد الرحلات اليومية بدلالة غرض التنقل مؤشرا يعكس طبيعة الحركية الحضرية وتباين احتياجات المتنقلين اليومية داخل مجمعة تلمسان، حيث ترتبط بعض الأغراض بارتفاع عدد الرحلات بشكل ملحوظ مقارنة بأغراض أخرى. ويتضح أن الرحلات ذات الوتيرة المتوسطة هي الأكثر انتشاراً، خاصة الرحلات المتمثلة في 3 و4 و5 رحلات يومياً، ما يعكس طبيعة التنقلات الحضرية اليومية داخل المجمعة.

تُعدّ تنقلات التسوق أعلى نسبة ضمن مختلف أغراض السوق بنسبة 35% من مجموع المتنقلين، وهو ما يدل على قوة الجذب التجاري الذي تمارسه مختلف الأقطاب التجارية داخل المجمعة، سواء بالوسط الحضري المركزي أو بالأحياء الحديثة. كما يرتبط هذا الغرض بعدد رحلات مرتفع نسبيا، حيث تبرز فئة 3 رحلات يومياً بنسبة 38.5% من مجموع الرحلات، ما يعكس الطابع المتكرر للتنقلات المرتبطة بالتزود بالحاجيات والخدمات التجارية، خاصة مع تعدد مراكز النشاطات التجارية وتوزعها داخل المجال الحضري.

أما تنقلات الخدمات فقد جاءت في المرتبة الثانية بنسبة 33%، ما يؤكد الأهمية الكبيرة للتجهيزات والخدمات الإدارية والصحية المختلفة في توليد الحركة اليومية. وترتبط هذه التنقلات أيضاً بعدد معتبر من الرحلات المتوسطة، خصوصاً 3 و5 رحلات يومياً، وهو ما يعكس تعدد التنقلات المرتبطة بقضاء مختلف الخدمات خلال اليوم الواحد، إضافة إلى تركز العديد من الإدارات والتجهيزات داخل مناطق محددة من المجمعة.

في المقابل، تمثل تنقلات نحو العمل نسبة 14.5%، وهي نسبة تعكس الدور الاقتصادي الذي تؤديه المجمعة في استقطاب مختلف الأنشطة، إلا أن عدد الرحلات المرتبط بها يبقى أقل مقارنة بالتسوق والخدمات، نظراً لأن تنقلات العمل غالباً ما تكون منتظمة ومحددة بمسار يومي ثابت بين مقر السكن والعمل. كما تبرز ضمن هذه الفئة الرحلات المتوسطة، خاصة 3 رحلات يومياً، ما يعكس وجود تنقلات إضافية مرتبطة بفترات الراحة أو التنقل نحو خدمات مرافقة أثناء اليوم.

أما التنقلات قصد الترفيه فقد سجلت نسبة 9.5%، وهي نسبة محدودة نسبياً مقارنة بباقي الأغراض، ما يدل على أن التنقلات الترفيهية ليست من الحاجات اليومية الأساسية لغالبية السكان. كما أن عدد الرحلات المرتبط بها يبقى ضعيفاً، وهو ما يعكس محدودية هذا النوع من التنقلات بشكل أقل مقارنة بباقي الأغراض.

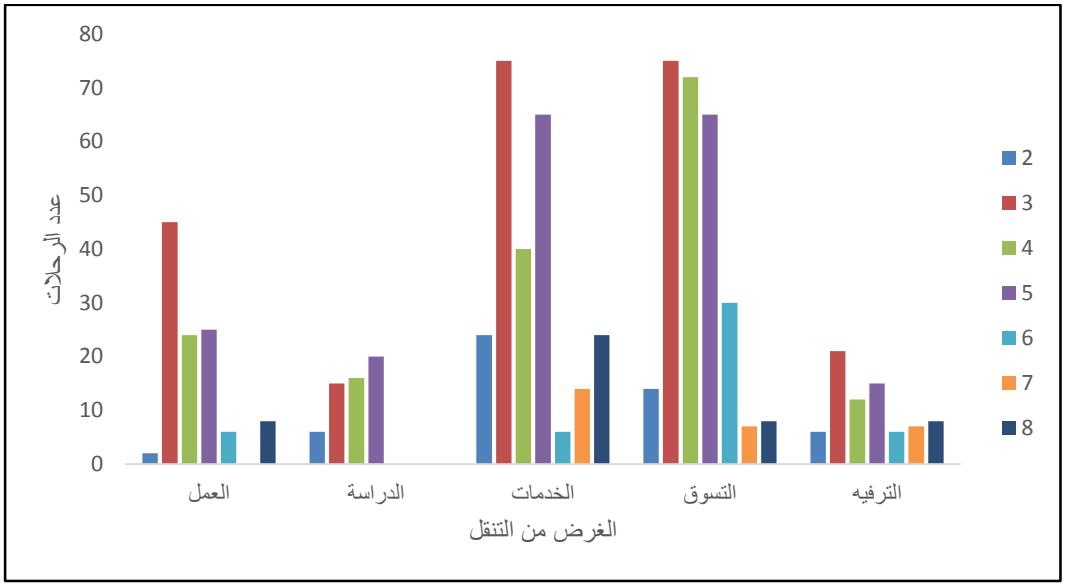
في حين جاءت تنقلات الدراسة بنسبة 8%، وهي أدنى النسب تقريباً، ويرتبط ذلك بكون التنقلات الدراسية غالباً ما تتم وفق نمط يومي محدد ومنتظم، دون تعدد كبير في عدد الرحلات اليومية. كما أن أغلبها يتركز ضمن الرحلات المتوسطة، خاصة 3 و4 رحلات يومياً، نتيجة ارتباطها بمواقيت الدراسة والتنقل المباشر بين مقر السكن والمؤسسات التعليمية.

جدول رقم 10: عدد الرحلات اليومية للمتنقلين والغرض من التنقل.

الرحلات اليومية / الغرض من التنقل	2	3	4	5	6	7	8	المجموع	النسبة المئوية %
التسوق	7	25	18	13	5	1	1	70	%35
الخدمات	12	25	10	13	1	2	3	66	%33
العمل	1	15	6	5	1	/	1	29	%14.5
الترفيه	3	7	3	3	1	1	1	19	%9.5
الدراسة	3	5	4	4	/	/	/	18	%8
المجموع	26	77	41	38	8	4	6	200	%100
النسبة %	%13	%38.5	%20.5	%19	%4	%2	%3	%100	

المصدر: المسح الميداني 2026.

شكل رقم 3: عدد الرحلات اليومية للمتنقلين والغرض من التنقل



المصدر: المسح الميداني 2026.

3.1.2. النقل الجماعي، الوسيلة المفضلة لدى المتنقلين

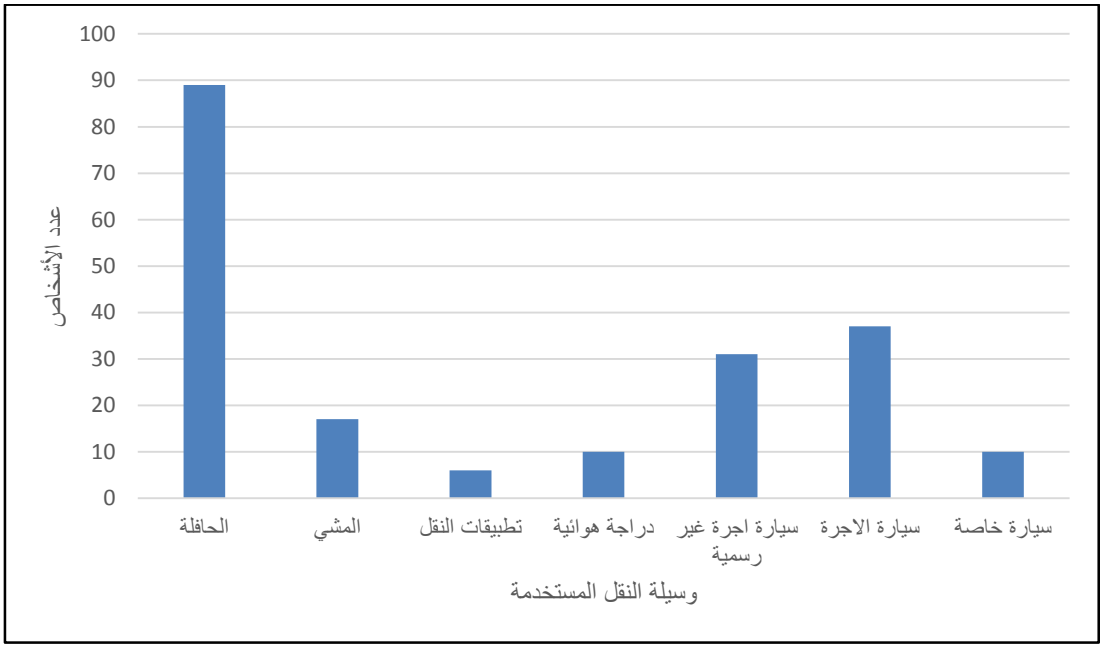
تعد وسائل النقل المستخدمة من قبل المتنقلين مؤشرا مهما لفهم أنماط التنقل داخل مجمعة تلمسان، إذ تمثل الحافلة وسيلة نقل الأكثر استخداما بنسبة 44.5 % يعكس اعتماد شريحة واسعة من السكان عليها باعتبارها وسيلة نقل جماعية متوفرة وبتكلفة أقل مقارنة بالوسائل الأخرى، أما سيارة الأجرة فجاءت في المرتبة الثانية بنسبة 18.5% ذلك لما توفره من سرعة في التنقل والوصول إلى الوجهة مباشرة، بينما سجلت سيارة الأجرة غير الرسمية 15.5% مما يعكس لجوء بعض السكان إليها كبديل عند نقص وسائل النقل الأخرى، وبلغت نسبة المشي 8.5% ما يشير جزء من المستجوبين يقطنون أو يعملون على مسافات قريبة تسمح لهم بالتنقل دون الحاجة لوسائل النقل، أما سيارة الخاصة والدراجة الهوائية فقد سجلتا النسبة نفسها المقدرة ب5%، نتيجة توفر سيارات الخاصة لفئة محدودة من السكان في حين يبقى استخدام الدراجة الهوائية ضعيفا جدا لصعوبة استعماها في بعض المسارات، في المقابل، جاءت تطبيقات النقل في المرتبة الأخيرة بأضعف نسبة ب3%، لضعف انتشار هذا النمط من الخدمات مقارنة بوسائل النقل المتاحة منذ فترة طويلة.(الجدول رقم 11)

جدول رقم 11: وسيلة النقل المستخدمة

وسيلة النقل المستخدمة	عدد الأشخاص	النسبة المئوية
الحافلة	89	44.5%
سيارة الأجرة	37	%18.5
سيارة اجرة غير رسمية	31	15.5%
المشي	17	.5%8
سيارة خاصة	10	5%
دراجة هوائية	10	5%
تطبيقات النقل	6	%3
المجموع	200	%100

المصدر: التحقيق الميداني 2026.

شكل رقم 4: وسيلة النقل المستخدمة لدى المتنقلين



المصدر: المسح الميداني 2026.

4.1.2. سهولة التنقل لسكان مدينة تلمسان، بسبب قرب التجهيزات

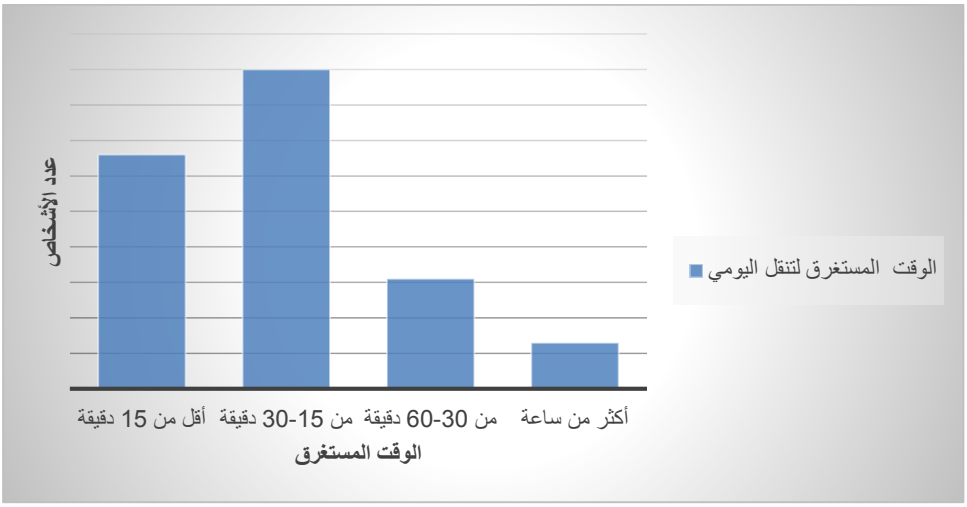
يبرز الوقت المستغرق في التنقلات اليومية مدى سهولة الحركة داخل المدينة، ويعكس مستوى كفاءة وسائل النقل وشبكة الطرق في تسهيل تنقل السكان، من خلال هذا نلاحظ هيمنة الفئة الزمنية المتوسطة من 15-30 دقيقة بنسبة كبيرة بلغت 45%، وذلك بسبب القرب المكاني بين مناطق السكن ومختلف التجهيزات والخدمات الحضرية، كما سجلت الفئة أقل من 15 دقيقة نسبة معتبرة قدرت بـ 33%، وهو ما يدل على سهولة نسبية الحركة والتنقل داخل المجمعة، ويتعلق خاصة بسكان مدينة تلمسان والأحياء المركزية. وأظهرت النتائج انخفاض نسبة الأفراد الذين يستغرق تنقلهم أكثر من 30 دقيقة، حيث بلغت 15.5% لفئة من 30-60، و6.5% فقط لفئة أكثر من ساعة، ما يبين محدودية التنقلات الطويلة مقارنة بباقي الأوقات، ووجود تفاوتات زمنية مرتبطة بموقع الأحياء، وكذا بتركز الأنشطة والخدمات داخل المجمعة وقربها ومع توفر وسائل النقل مما يسمح بتقليص مدة التنقل اليوم. **(الجدول رقم 12)**

جدول رقم 12: الوقت المستغرق للتنقل اليومي لدى المتنقلين.

الوقت المستغرق لتنقل اليومي	عدد الأشخاص	النسبة المئوية
من 15-30 دقيقة	90	45%
أقل من 15 دقيقة	66	33%
من 30-60 دقيقة	31	15.5%
أكثر من ساعة	13	6.5%
المجموع	200	100%

المصدر: التحقيق الميداني 2026.

شكل رقم 5: الوقت المستغرق للتنقل اليومي



المصدر: التحقيق الميداني 2026.

2.2. التفاوتات الاجتماعية والمجالية في التنقل الحضري

1.2.2. الطلبة من أكثر المتنقلين في المجمعة

يعد المستوى التعليمي والمهنة من المؤشرات الأساسية لفهم الخصائص الاجتماعية للمتنقلين داخل المجال الحضري، حيث يتصدر فئة الطلبة التركيبة العامة بنسبة 55%، ما يعكس الطابع التعليمي للمجمعة وقوة الاستقطاب التي تمارسها المؤسسات التعليمية خاصة الجامعية والثانوية، في توليد التنقلات اليومية. كما يدل ذلك على أن أغلب الحركية داخل المجال الحضري ترتبط بالدراسة والتنقل نحو المؤسسات التعليمية.

أما فئة الأشخاص بدون عمل فقد سجلت 17%، وهي نسبة معتبرة تعكس وجود تنقلات مرتبطة بقضاء الحاجات اليومية والخدمات المختلفة.

في المقابل بلغت نسبة العمال 9%، بينما قدرت نسبة الموظفين 8%، ما يوضح أن التنقلات المهنية تحتل مرتبة أقل مقارنة بالتنقلات الدراسية، رغم أهميتها في تنشيط الحركة اليومية داخل المجمعة، خاصة نحو مناطق النشاطات الإدارية والخدماتية، كما سجلت فئة التجار نسبة6 %، وهي نسبة تعكس ارتباط جزء من التنقلات بالأنشطة التجارية داخل المدينة، في حين المهن الأخرى بنسبة 5%، وتشمل مختلف الأنشطة.

وبالنسبة للمستوى التعليمي، فقد احتل المستوى الثانوي المرتبة الأولى بنسبة 31.5 %، يليه المستوى الجامعي بنسبة 28.5%، ثم المستوى المتوسط بـ 22.5%، وأخيرا المستوى الابتدائي بنسبة 17.5%، وتبرز هذه النتائج ارتفاع المستوى التعليمي للمتنقلين داخل مجمعة تلمسان، وهو ما يعكس

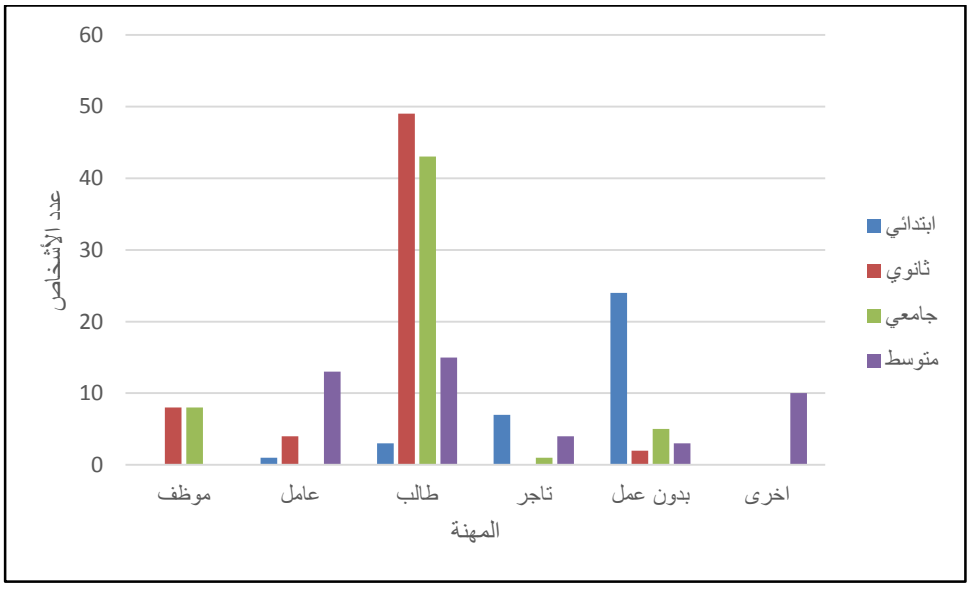
تأثير المؤسسات التعليمية في توجيه الحركة اليومية للمتنقلين، إضافة إلى أن ارتفاع نسبتي الثانوي والجامعي يؤكد هيمنة فئة الشباب والطلبة على التنقلات الحضرية داخل المجمعة. (الجدول رقم 13)

جدول رقم 13: المستوى التعليمي والفئة الاجتماعية للمتنقلين في المجمعة.

المستوى التعليمي / الفئة الاجتماعية	ابتدائي	متوسط	ثانوي	جامعي	المجموع	النسبة المئوية %
طالب	3	15	49	43	110	%55
بدون عمل	24	3	2	5	34	%17
عامل	1	13	4	/	18	%9
موظف	/	/	8	8	16	%8
تاجر	7	4	/	1	12	%6
أخرى	/	10	/	/	10	%5
المجموع	35	45	63	57	200	%100
النسبة المئوية %	%17.5	%22.5	%31.5	%28.5	%100	

المصدر: التحقيق الميداني 2026.

شكل رقم 6: المستوى التعليمي والفئة الاجتماعية للمتنقلين في المجمعة



المصدر: التحقيق الميداني 2026.

2.2.2. مدة الرحلة اليومية إلى الأقطاب الوظيفية ومدى انتظام مواعيد وسائل النقل:

تعد التنقلات اليومية الوظيفية من أبرز المظاهر المرتبطة بالحياة المهنية، إذ تؤثر مدة الرحلة اليومية بشكل مباشر في قدرة الأفراد على الالتزام بمواعيد العمل، فقد جاءت فئة الانتظام الضعيف في المرتبة الأولى بنسبة 49 %،تعكس الصعوبات التي يواجهها عدد كبير من الأفراد في الالتزام بالمواعيد تليها فئة الانتظام المتوسط بنسبة 35%، ما يدل على أن جزءا معتبرا من الأفراد يحافظ على انتظام نسبي رغم الضغوط الظرفية المرتبطة بالتنقل، في المقابل نجد فئة قليلة سجلت انتظام جيد بنسبة 16%، وذلك نتيجة قرب السكن ومكان الإقامة من العمل .

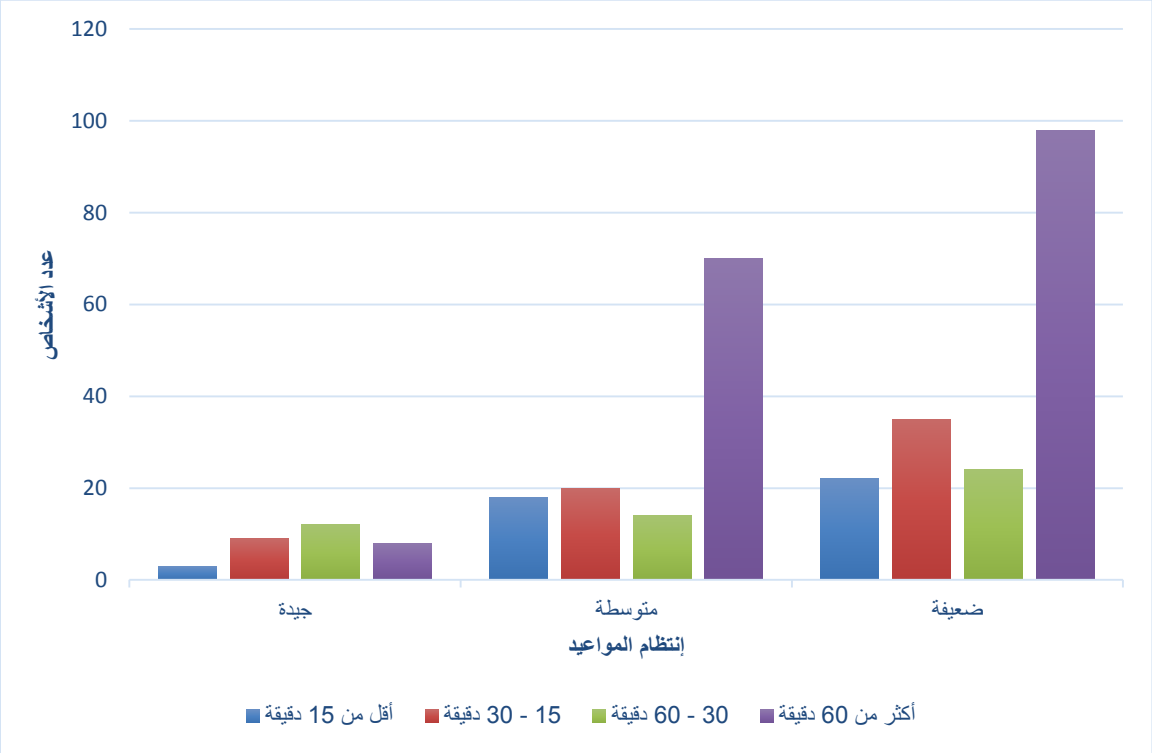
أما فيما يخص مدة الانتظام مواعيد العمل، تبين أن طبيعة التنقل اليومي بشكل كبير على درجة التزام المتنقلين، فمن حيث المدة الرحلة، تتصدر فئة المتوسطة من (15-30د) بنسبة 32%، تليها فئة (30-60د) بنسبة 25 %، بينما تتساوى الفئتان التي مدتها أقل من 15د وأكثر من ساعة بنسبة 21.5% نتيجة التفاوت في أنماط التنقل بين القرب من مكان العمل لدى المتنقلين مقابل المسافة الزمنية لدى فئة أخرى، لذا فإن طول مدة الرحلة اليومية يرتبط بانخفاض مستوى الانتظام بمواعيد العمل، مما يؤكد أن مدة التنقل تؤثر على استقرار الوقت والعمل.(الجدول رقم 14)

جدول رقم 14: مدة الرحلة اليومية إلى الأقطاب الوظيفية ومدى انتظام مواعيد وسائل النقل

مدة الرحلة اليومية للعمل والدراسة / انتظام المواعيد	اقل من 15 دقيقة	15-30 دقيقة	30-60 دقيقة	أكثر من ساعة	المجموع	النسبة المئوية %
جيد	3	9	12	8	32	16%
متوسط	18	20	14	18	70	35%
ضعيف	22	35	24	17	98	49%
المجموع	43	64	50	43	200	100%
النسبة المئوية%	21.5%	32 %	25%	21.5%	100%	

المصدر: التحقيق الميداني 2026.

شكل رقم 7: مدة الرحلة اليومية إلى الأقطاب الوظيفية ومدى انتظام مواعيد وسائل النقل



المصدر: التحقيق الميداني 2026.

3.2. الاتجاهات المجالية لتنقلات داخل مجمعة تلمسان

1.3.2. الأزمة والتكاليف المرتبطة بالتنقل

1.1.3.2. توفر وسائل النقل في أوقات الذروة وسهولة التنقل بين أحياء المجمعة:

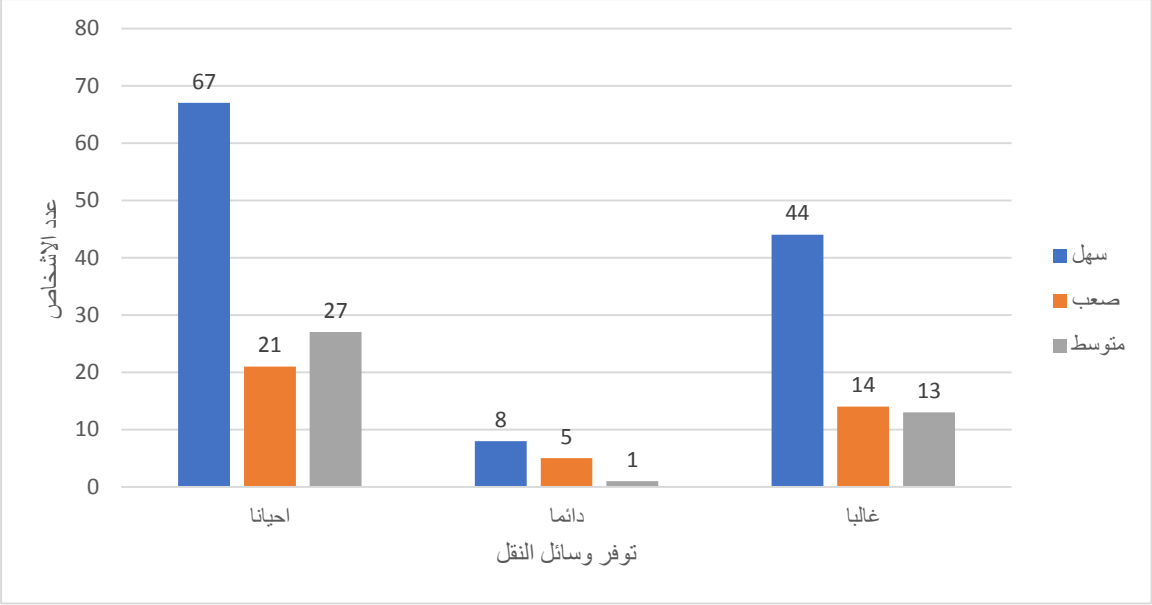
توفر وسائل النقل وسهولة التنقل بين الأحياء مؤشرًا مهمًا على فعالية منظومة النقل الحضري ومدى تحقيق الترابط المجالي داخل الوسط الحضري، لما له من دور في تسهيل تنقل السكان وتلبية حاجياتهم اليومية، أغلبية أفراد العينة يرون أن سهولة التنقل بين الأحياء سهلة بنسبة 59.5%، مقابل 20,5% يعتبرونه متوسطًا، و20% يرونه صعبًا. كما تبين أن 57.5% من السكان صرحوا أن وسائل النقل متوفرة أحيانًا في أوقات الذروة، و35.5% أكدوا توفرها غالبًا، وفي حين لم تتجاوز نسبة توفرها دائما 7%. هذه النتائج تؤكد وجود علاقة بين توفر وسائل النقل في أوقات الذروة وسهولة التنقل بين الأحياء، فكلما تحسن توفر وسائل النقل ارتفعت مستويات سهولة التنقل انخفضت صعوبته. (جدول رقم 15)

جدول رقم 15: توفر وسائل النقل في أوقات الذروة وسهولة التنقل بين أحياء المجمعة

سهولة التنقل بين الأحياء / توفر وسائل النقل	احيانا	دائما	غالبا	المجموع	النسبة المئوية %
سهل	67	8	44	119	59.5%
متوسط	27	1	13	41	20.5%
صعب	21	5	14	40	20%
المجموع	115	14	71	200	100%
النسبة المئوية %	57.5%	7 %	35.5%	100%	

المصدر: التحقيق الميداني، 2026

شكل رقم 8: توفر وسائل النقل في أوقات الذروة وسهولة التنقل بين أحياء المجمعة.



المصدر: التحقيق الميداني،2026

2.1.3.2. تقييم تكلفة النقل والقدرة على التنقل

تعد تكلفة النقل مهمة لفهم مدى رضا السكان عن خدمات النقل الحضري، إذ تعكس مستوى ملاءمة التسعيرة مع قدرة المتنقلين داخل المجمعة، وتظهر النتائج أن أغلبية المبحوثين يرون أن تكلفة النقل مناسبة بنسبة مرتفعة بلغت 82%، و15% عبروا على أن التكلفة متوسطة، و3% التكلفة غير مناسبة،

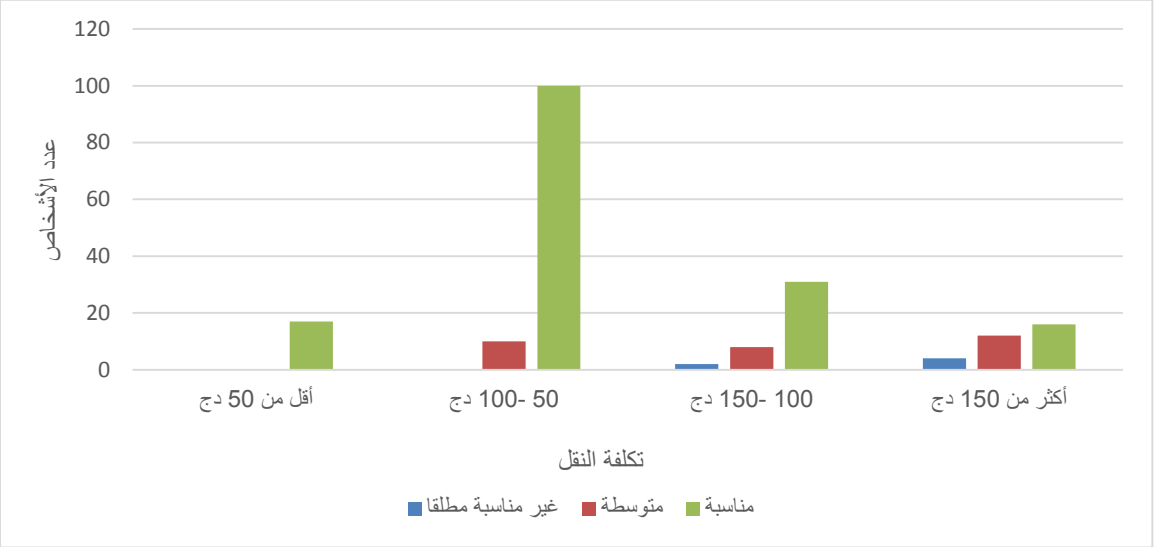
ما يعكس نوعاً من الرضا النسبي حول الأسعار المعتمدة في خدمات النقل داخل المجمعة. بينما تكلفة النقل ما بين 50-100 دج هي الأكثر استعمالا بنسبة 55%، وقد اعتبر معظم المتنقلين أن هذه التكلفة مناسبة، في حين لم تسجل أي حالة ترى بأنها غير مناسبة مطلقا، وهو ما يدل على أن هذه الفئة تمثل مستوى مقبولاً ومتوازناً بالنسبة لمعظم المتنقلين يتماشى مع القدرة المالية اليومية للسكان. في المقابل، يتراجع مستوى رضا المتنقلين نسبياً مع ارتفاع تكلفة النقل، خاصة في فئة أكثر من 150 دج، حيث ارتفعت نسب الذين يرون التكلفة متوسطة أو غير مناسبة، مما يعكس حساسية المتنقلين تجاه ارتفاع التكلفة. وعليه، يمكن القول إن عامل التكلفة يؤثر بشكل مباشر على تقييم السكان لخدمات النقل، وأن ارتفاع التكلفة يؤدي تدريجيا إلى تراجع الرضا وقد يؤثر على بعض الفئات ذات الدخل المحدود، وهذا الأمر الذي يبرز أهمية اعتماد تسعيرة تراعي البعد الاجتماعي والاقتصادي لضمان استدامة حركية حضرية وتحقيق العدالة في الولوج إلى خدمات النقل.

جدول رقم 16: تكلفة النقل والقدرة على التنقل

تكلفة النقل / تكلفة مناسبة؟	اقل من 50 دج	100-50 دج	150-100 دج	أكثر من 150 دج	المجموع	النسبة المئوية%
غير مناسبة مطلقا	0	0	2	4	6	%3
متوسطة	0	10	8	12	30	%15
مناسبة	17	100	31	16	164	%82
المجموع	17	110	41	32	200	%100
النسبة المئوية%	%8.5	% 55	%20.5	%16	%100	

المصدر: التحقيق الميداني،2026

شكل رقم 9: تكلفة النقل والقدرة على التنقل



المصدر: التحقيق الميداني،2026

4.2. أهم الاختلالات التي يواجهها المستخدمون

1.4.2. التعرض لحوادث أو مضايقات:

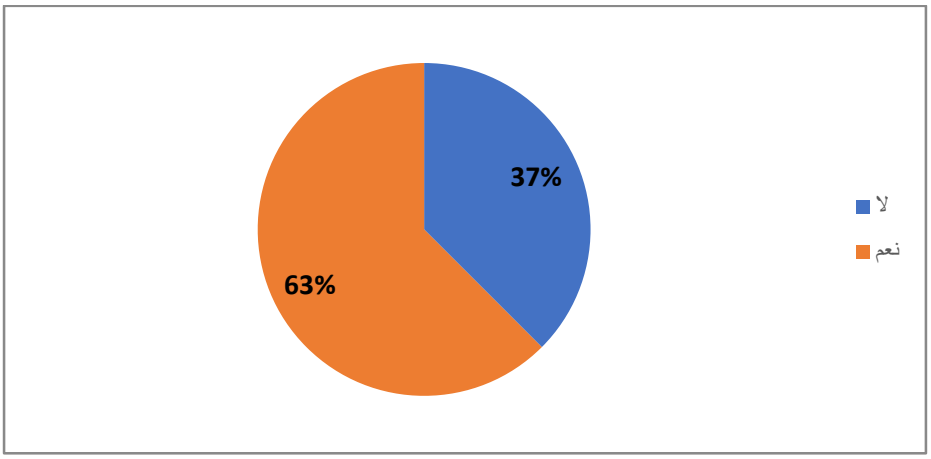
النقل العام وسيلة أساسية لتنقل الأفراد، إلا أن استعماله قد يرتبط بالتعرض لبعض المضايقات أو الحوادث التي تؤثر في راحة وأمن المستخدمين. ومن أجل ضمان راحة المواطن المتنقل يجب توفير له العوامل اللازمة لذلك في قياس مدى تعرض أفراد العينة لهذه المشكلات أثناء استخدامهم للنقل العام. إن أغلبية أفراد تعرضوا لمضايقات أو حوادث أثناء استخدام النقل العام بنسبة 63 %، في حين بلغت نسبة 37% بالنسبة لعدم التعرض، وتبرز هذه النتائج أن ما يقارب ثلثي العينة تعرضوا لمشكلات وهذا ما يؤكد وجود تحديات مرتبطة باستخدام النقل العام بمختلف مشاكله، ومستوى التعرض لها مرتفع بين الأفراد، مما يستدعي تحسين ظروف النقل العام وتعزيز إجراءات الأمن والسلامة لضمان تنقل أكثر راحة وأمانًا للمستخدمين. (الجدول رقم 17)

جدول رقم 17: التعرض لحوادث أو مضايقات

التعرض لمضايقات أو حوادث أثناء استخدام النقل العام	عدد الأشخاص	النسبة المئوية
نعم	125	%63
لا	75	%37
المجموع	200	%100

المصدر: التحقيق الميداني 2026.

شكل رقم 10: التعرض لحوادث أو مضايقات



المصدر: التحقيق الميداني،2026

2.4.2. أسباب صعوبة التنقل بين الأحياء:

يعود صعوبة التنقل بين البلديات تعود إلى مجموعة من المشكلات المرتبطة بفعالية خدمات النقل الحضري في مجمعة تلمسان، من خلال ترتيب الأسباب حسب درجة انتشارها ويتبين أن طول وقت انتظار الحافلة كأكثر المشكلات شيوعا بين المتنقلين الذي يعكس معاناتهم من عدم انتظام مواعيد النقل، ويليه الاكتظاظ الدائم داخل الحافلات بنسبة 24بالمئة نتيجة الضغط المتزايد على وسائل النقل الجماعي، أيضا عامل التغطية النقلية ف الأحياء سجل نسبة 16 بالمئة بفعل تفاوت الاستفادة من خدمات النقل عبر مختلف أحياء المجمعة، في المقابل نجد بعض الأسباب بنسب قليلة ومتفاوتة منها، كثرة التوقفات غير المنتظمة أثناء الرحلة بـ 13بالمئة وارتفاع تكلفة التنقل بـ 9.5 بالمئة وعدم توفر وائل النقل كافية خاصة في أحياء البلديات بـ 8.5 بالمئة، التي تعكس وجود بعض المشاكل الاقتصادية والتنظيمية التي ما زالت تؤثر جزء من المستخدمين .(الجدول رقم 18)

جدول رقم 18: أسباب صعوبة التنقل بين الأحياء

أسباب صعوبة التنقل بين البلديات	عدد التكرارات	النسبة المئوية
طول وقت الانتظار الحافلة	58	29%
الاكتظاظ الدائم داخل الحافلات	48	24%
ضعف التغطية النقلية في الأحياء الطرفية	32	16%
كثرة التوقفات غير منظمة أثناء الرحلة	26	13%
ارتفاع تكلفة التنقل مقارنة بالدخل اليومي	19	9.5%
عدم توفر وسائل نقل كافية خاصة في بعض الأحياء	17	8.5%
المجموع	200	100%

المصدر: التحقيق الميداني 2026.

3.4.2. عوائق استخدام التطبيقات الذكية لنقل.

يرجع ضعف الاقبال الذكي لا يرتبط بعوامل تقنية بحثية وانما يتأثر بمجموعة من الاعتبارات السلوكية والاقتصادية والاجتماعية فقد احتل سبب تفضيل سيارة الأجرة المرتبة الأولى بنسبة 41.5%من مجموع المستجوبين ما يعكس استمرار تفضيل المتنقلين للوسائل التقليدية واعتيادهم عليها وسهولة استخدامها مقارنة بالبدائل الرقمية.

جدول رقم 19: أسباب عدم استخدام التطبيقات

سبب عدم استخدام التطبيقات	عدد الأشخاص	النسبة المئوية
لا أعرف هذه التطبيقات	9	4.5%
لا أملك هاتفا ذكيا	12	6%
أفضل سيارة الأجرة	83	41.5%
التكلفة مرتفعة	37	18.5%
لا أثق في هذه الخدمات	59	29.5%
المجموع	200	100%

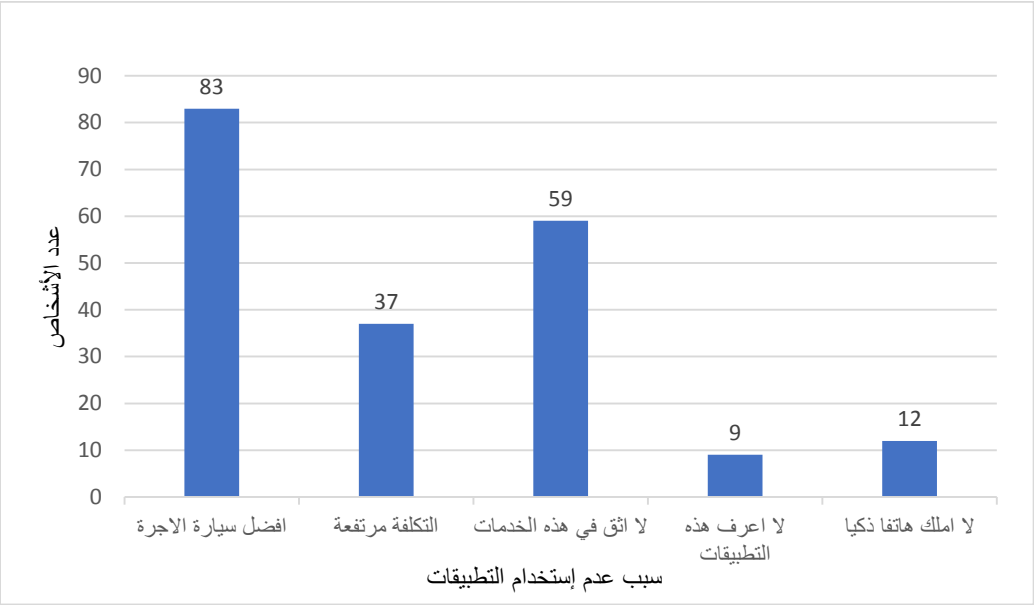
المصدر: التحقيق الميداني 2026

جاء عامل انعدام الثقة في هذه الخدمات في المرتبة الثانية بنسبة 29.5%، ما يدل أن توفير التطبيق وحده لا يكفي لضمان استخدامه، إذ تبقى ثقة المستخدمين في كفاءة الخدمة وموثوقيتها محددا رئيسيا لاستخدامها.

أما ارتفاع التكلفة فقد مثل سببا لعدم الاستخدام لدى 18.5%من المستجوبين، ويبرز ذلك تأثير العامل الاقتصادي في استخدام تطبيقات النقل، إذ يقل الاقبال عليها كلما ارتفعت تكلفتها مقارنة بوسائل أخرى.

في المقابل، ظهرت الأسباب المرتبطة بضعف الولوج الرقمي بنسب محدودة نسبيا، إذ لم تتجاوز نسبة الذين لا يملكون هاتفا ذكيا بـ 6% بينما بلغت نسبة الذين لا يعرفون هذه التطبيقات بـ 4.5% فقط. (الجدول رقم 19)

شكل رقم 11: أسباب عدم استخدام التطبيقات



المصدر: التحقيق الميداني 2026.

خلاصة الفصل الثاني

أظهر تحليل واقع النقل الحضري بمجمعة تلمسان أن المنظومة النقلية تقوم على مجموعة من المكونات تشمل شبكة الطرق، خطوط النقل، وسائل التنقل، ومختلف الفاعلين المتدخلين في تنظيم الخدمة. وقد ساهم هذا التنوع في تعزيز الترابط بين مختلف أجزاء المجمعة وربط مناطق السكن بمراكز الأنشطة والخدمات، خاصة مع تزايد الحركية اليومية الناتجة عن التحولات العمرانية والديمغرافية التي عرفها المجال الحضري.

وقد بين تحليل أنماط التنقل أن مدينة تلمسان والأحياء الوسطية لبلدية المنصورة تمثل أهم مجالات الجذب الحضري، نتيجة تمركز جزء كبير من الوظائف والخدمات بها، مما أدى إلى كثافة التدفقات اليومية نحو هذه المجالات. كما أظهرت نتائج التحقيق الميداني هيمنة التنقلات المرتبطة بالعمل والدراسة والتسوق والخدمات، مع اعتماد الحافلات كوسيلة رئيسية للتنقل، إضافة إلى تسجيل ظروف تنقل مقبولة من حيث الزمن والتكلفة بالنسبة لفئة مهمة من المستخدمين.

وفي المقابل، كشف التشخيص عن بعض الاختلالات المرتبطة بضغط الحركة داخل بعض المحاور، وعدم انتظام بعض الخدمات، وضعف التغطية ببعض المناطق الطرفية، إلى جانب تفاوت ظروف البنية التحتية ومواقف التوقف. كما أبرز تحليل دور الفاعلين والتطبيقات الرقمية وجود محاولات لتحسين تنظيم الخدمة وتسهيل الوصول إليها.

وعليه، فإن منظومة النقل الحضري بمجمعة تلمسان تؤدي دوراً أساسياً في ضمان الحركية اليومية للسكان، غير أن التحولات المجالية المتواصلة تفرض ضرورة تقييم مدى قدرة هذه المنظومة على تحقيق متطلبات النقل المستدام، وهو ما سيتم تناوله في الفصل الموالي من خلال مؤشرات التقييم المعتمدة.

الفصل الثالث

تقييم أداء منظومة النقل الحضري بمجمعة تلمسان وفق مؤشرات الاستدامة

تمهيد

أظهر تشخيص واقع النقل الحضري بمجمعة تلمسان أن المنظومة النقلية تؤدي دوراً أساسياً في ضمان الحركية اليومية للسكان وربط مختلف مكونات المجال الحضري، غير أن التحولات العمرانية وتزايد الطلب على التنقل أفرزا مجموعة من التحديات المرتبطة بمدى قدرة هذه المنظومة على تحسين جودة الخدمة وتحقيق التوازن بين حاجات السكان ومتطلبات تنظيم المجال.

وانطلاقاً من ذلك، فإن تقييم أداء النقل الحضري لا يمكن أن يعتمد فقط على دراسة مكونات الشبكة ووسائل النقل، بل يتطلب اعتماد مقاربة شاملة تسمح بقياس مدى استجابة المنظومة لمبادئ الاستدامة. ويبرز النقل الحضري المستدام كإطار تحليلي يهدف إلى تحقيق التوازن بين الأبعاد الاجتماعية والاقتصادية والبيئية والمجالية، من خلال مجموعة من المؤشرات التي تسمح بتشخيص نقاط القوة والاختلالات.

وعليه، يهدف هذا الفصل إلى تقييم أداء منظومة النقل الحضري بمجمعة تلمسان وفق مؤشرات الاستدامة المعتمدة، من خلال تحليل مختلف الأبعاد المرتبطة بالولوجية، وكفاءة الخدمة، والآثار الناتجة عن أنماط التنقل، بهدف تحديد مدى قدرة المنظومة الحالية على الاستجابة للتحولات المجالية والحاجات المتزايدة للسكان.

منهجية التقييم المعتمدة

يعتمد تقييم أداء النقل الحضري بمجمعة تلمسان على مجموعة من المؤشرات التي تسمح بتحليل مختلف جوانب المنظومة النقلية، حيث تم اختيار هذه المؤشرات انطلاقاً من قدرتها على قياس مدى استجابة النقل الحضري لمتطلبات الاستدامة. وقد تم ربط هذه المؤشرات بالأبعاد الاجتماعية والاقتصادية والبيئية والمجالية، إذ تعكس بعض المؤشرات قدرة السكان على الوصول إلى الخدمة وجودتها، بينما تقيس أخرى كفاءة الأداء وتكلفة التنقل، إضافة إلى الآثار الناتجة عن تنظيم الحركة داخل المجال الحضري. حيث يسمح هذا التصنيف بربط نتائج التحقيق الميداني بواقع المنظومة النقلية وتحديد مستوى أدائها.

أولاً: مؤشرات البعد الاجتماعي للنقل الحضري

- الولوجية إلى الخدمة .
- التغطية المجالية .
- زمن الانتظار .
- رضا المستخدمين .
- ظروف التنقل .

ثانياً: مؤشرات البعد الاقتصادي

- تكلفة التنقل .
- انتظام الخدمة .
- كفاءة الوسائل مقارنة بالطلب .
- قدرة السكان على تحمل تكلفة النقل .

ثالثاً: مؤشرات البعد البيئي

- الازدحام المروري .
- الضغط الناتج عن وسائل النقل .
- نوعية الوسائل .

رابعاً: مؤشرات البعد المجالي

- توزيع الخطوط .

- علاقة الشبكة بتوزيع السكان والتجهيزات .
- خدمة الأحياء الطرفية.

1. تقييم الولوجية والعدالة المجالية في النقل الحضري

تندرج مؤشرات الولوجية وإمكانية الوصول والكفاءة ضمن البعد الاجتماعي والمجالي، باعتبارها تعكس مدى قدرة منظومة النقل على ضمان استفادة مختلف فئات السكان من الخدمة وتحقيق الربط بين مختلف مناطق المجمعة.

1.1. قرب السكان من محطات النقل:

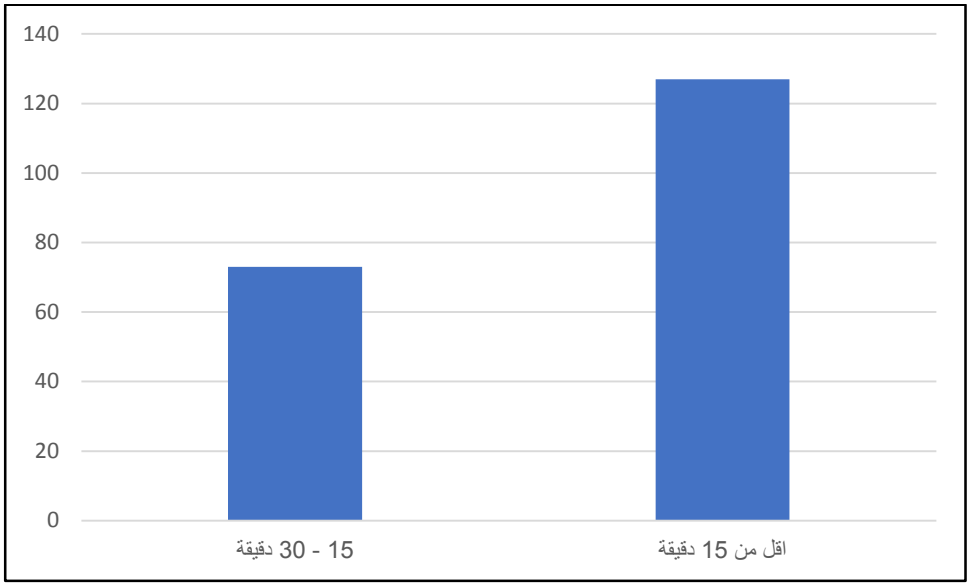
تعد مدة الوصول إلى محطات المقل من المؤشرات المهمة لقياس مستوى سهولة التنقل ومدى فعالية توزيع البنية التحتية للنقل، تم تقسيم المدة الزمنية إلى فئتين، وتبين أن الفئة التي تستغرق من 15-30 دقيقة تمثل النسبة الأكبر بـ 63.5% من مجموع العينة، وفي حين نسبة 36.5% بالنسبة للفئة التي تصل إلى المحطة في أقل من 15 دقيقة. ويعكس هذا التفاوت أن أغلبية الأفراد يقطعون مسافات متوسطة نسبيًا للوصول إلى أقرب محطة، مما يدل على أن توزيع محطات النقل ليس قريبًا بشكل كافٍ من أماكن إقامة جميع السكان. (الجدول رقم 20)

جدول رقم 20: مدة مشي المتنقلين إلى أقرب محطة

مدة المشي إلى المحطة	عدد الأشخاص	النسبة المئوية
اقل من 15 دقيقة	73	36.5%
15 – 30 دقيقة	127	63.5%
المجموع	200	100%

المصدر: التحقيق الميداني 2026.

شكل رقم 12: مدة مشي المتنقلين إلى أقرب محطة

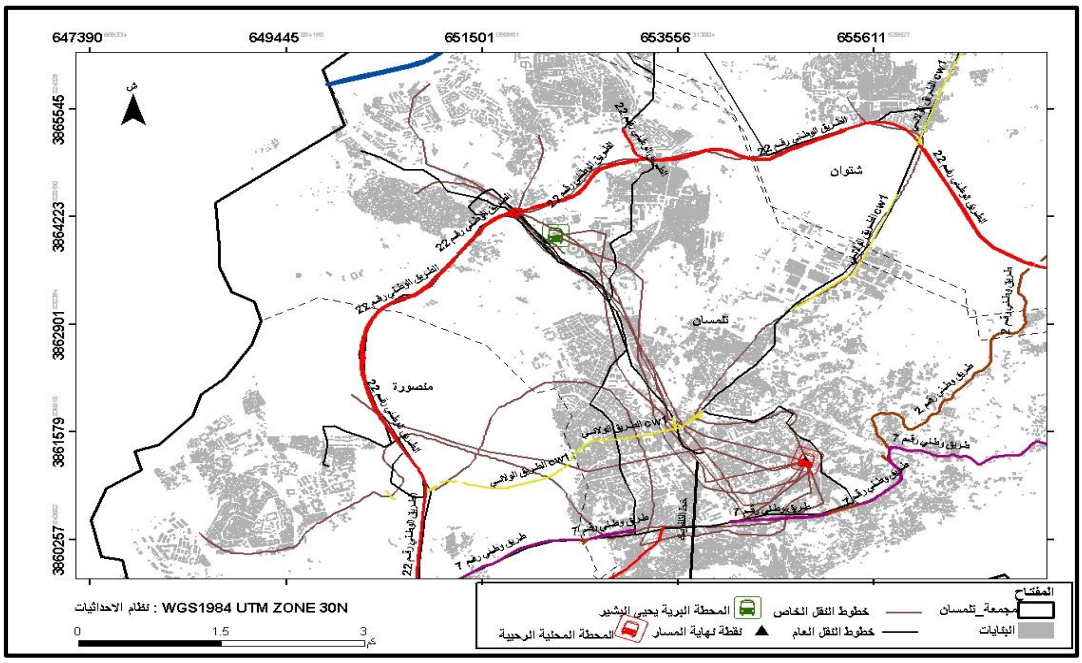


المصدر: التحقيق الميداني 2026.

2.1. تغطية الأحياء بشبكة النقل:

تظهر شبكة النقل الحضري بمجمعة تلمسان انتشارا مجاليا لخطوط النقل العام والخاص عبر مختلف البلديات والأحياء، غير أن مستوى هذه التغطية يختلف من حي لآخر، حيث تتقاطع أغلب الخطوط داخل مدينة تلمسان باعتبارها القطب الرئيسي للجذب اليومي للأنشطة الإدارية والتجارية والتعليمية والخدماتية. كما تتركز مسارات النقل على طول الطرق الوطنية والمحاور الرئيسية، مما يعكس كثافة التنقلات اليومية بين البلديات الثلاث. وفي المقابل، تكشف الخريطة عن وجود تفاوت في التغطية المكانية للشبكة، إذ تظهر عدة أحياء ومناطق طرفية خارج نطاق الخدمة المباشرة للخطوط، خاصة بالأجزاء الغربية والجنوبية الغربية من منصورة وحي السكني عدل 2000 مسكن بأوجليدة، وسيدي الطاهر نتيجة ضيق المسالك المؤدية إليه بفعل الطابع الجبلي للمنطقة التي تحد من سهولة الحركة والتنقل، وكذا حي بني بوبلان الواقع في الجزء الجنوب الغربي لبلدية تلمسان، إضافة إلى مناطق متفرقة على أطراف شتوان خاصة الجزء الشمالي لحي أوزيدان، بحيث لا تخترقها مسارات النقل بشكل مباشر مما يؤدي إلى اضطرار سكان هذه الأحياء إلى قطع مسافات أطول للوصول إلى أقرب نقطة توقف للاستفادة من خدمات النقل الحضري، هذا ما يعكس عدم التجانس التغطية المجالية للشبكة، حيث تختلف فرص الاستفادة من الخدمة بين الأحياء المركزية والمناطق الطرفية داخل مجمعة تلمسان. (الخريطة رقم 12)

خريطة رقم 12: توزيع التغطية المجالية لشبكة النقل في أحياء مجمعة تلمسان



المصدر: مديرية النقل لولاية تلمسان+ المسح الميداني،2026

3.1. سهولة الوصول إلى وسيلة النقل:

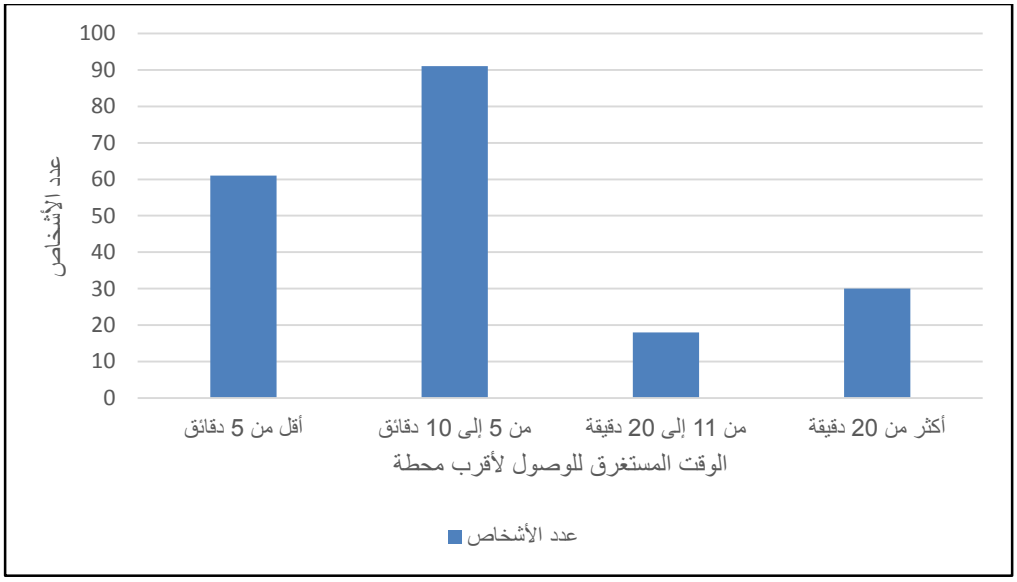
تمثل سهولة الوصول إلى محطات النقل مؤشرا مهما على مستوى تغطية شبكة النقل الحضري وتوازن توزيع التجهيزات والخدمات داخل المجمعة، إذ يوجد تباين مجالي في سهولة الوصول إلى محطات النقل، فقد سجلت الفئة التي تستغرق من 5دقائق إلى 10دقائق للوصول إلى اقرب محطة بنسبة 45.5%، نتيجة تمركز عدد معتبر من محطات النقل والتجهيزات الحضرية على طول المحاور الرئيسية للحركة الأكثر كثافة سكانية، خاصة بالمناطق المركزية لمجمعة تلمسان حيث تتقارب المحطات مع مناطق الجذب السكني والخدماتي، الأمر الذي يحد من مسافات التنقل سيرا على الأقدام نحو أُقرب محطة، أما الفئة التي لا تستغرق سوى 5دقائق فبلغت 30.5 %،يعكس ذلك تمركز المحطات النقل في بعض الأحياء المركزية خاصة في وسط المدينة وبلدية منصورة، حيث تتقارب التجهيزات والخدمات وتزداد كثافة الشبكات، مما يسهل الوصول إليها في وقت وجيز، في حين تمثل الفئة التي تستغرق أكثر من 20دقيقة بنسبة 15%،يشير ذلك إلى وجود بعض الأحياء تعاني من ضعف التغطية في توزيع محطات النقل خاصة الاحياء الطرفية الحديثة التابعة بلدية شتوان التي لم تواكب عملية التوسع السكني بإنشاء محطات بالوتيرة نفسها مما يفرض قطع مسافة أطول للوصول إلى أقرب محطة، أما الفئة التي تستغرق من 11دقيقة إلى 20دقيقة فتشكل فقط 9%، حيث تشير هذه الفئة مستوى متوسط من سهولة الوصول إلى خدمات النقل المرتبط باختلاف توزيع المحطات بين الأحياء المركزية للمجمعة.(الجدول رقم 21)

جدول رقم 21: مدة الوصول إلى أقرب محطة أو موقف نقل

الوقت المستغرق للوصول لأقرب محطة	عدد الأشخاص	النسبة المئوية
أقل من 5 دقائق	61	%30.5
من 5 إلى 10 دقائق	91	%45.5
من 11 إلى 20دقيقة	18	%9
أكثر من 20 دقيقة	30	%15
المجموع	200	100%

المصدر: التحقيق الميداني 2026.

شكل رقم 13: مدة الوصول إلى أقرب محطة أو موقف نقل



المصدر: التحقيق الميداني 2026.

4.1. الفوارق المجالية:

تتباين ظروف الاستفادة من خدمات النقل الحضري داخل مجمعة تلمسان تبعا لاختلاف الخصائص العمرانية وتوزيع التجهيزات والبنية التحتية للنقل بين البلديات، وهو ما ينعكس على مستوى الولوج إلى الخدمة وفرص الاستفادة منها.

سجلت بلدية تلمسان أعلى مستوى من الولوج إلى خدمات النقل الحضري، حيث تتقاطع بها أغلب الخطوط وتتركز بها المحطات الرئيسية، الأمر الذي يرجع إلى مكانتها كقطب رئيسي للجذب الإداري

والتجاري والتعليمي والخدماتي داخل المجمعة. وقد انعكس هذا الوضع على تقليص المسافات الزمنية اللازمة للوصول إلى وسائل النقل وتحسين فرص الاستفادة منها بالنسبة للسكان. أما بلدية منصورة فتتميز بمستوى متوسط إلى مرتفع من الولوجية نتيجة ارتباطها المباشر بمدينة تلمسان واندماجها ضمن المجال الحضري المتصل للمجمعة خاصة حي إيمامة، غير أن هذا المستوى لا يتوزع بشكل متجانس داخل البلدية، حيث تنخفض كثافة الخدمة كلما اتجهنا نحو الأحياء الطرفية كالتجمعات السكنية الجديدة بحي بوهناق مقارنة بالمناطق القريبة من المحاور الرئيسية. وفي المقابل، تظهر بلدية شتوان مستوى أقل من الولوجية، ويرجع ذلك إلى اتساع مجالها العمراني ووجود أحياء حديثة التوسع لم تواكبها تغطية نقلية بنفس الوتيرة، مما يفرض على السكان قطع مسافات أطول للوصول إلى أقرب محطة أو خط نقل. (الجدول رقم 22)

جدول رقم 22: مقارنة الفوارق المجالية في الولوج إلى خدمات النقل الحضري بين بلديات مجمعة تلمسان.

المؤشر	بلدية تلمسان	بلدية منصورة	بلدية شتوان
القرب من المحطة	مرتفع	متوسط إلى مرتفع	متوسط
سهولة الوصول إلى وسيلة النقل	مرتفعة	متوسطة	ضعيفة نسبيا
تغطية الأحياء بشبكة النقل	جيدة	متوسطة	متوسطة إلى ضعيفة
الاستفادة الاحياء الطرفية من الخدمة	متوسطة	ضعيفة نسبيا	ضعيفة
مستوى الولوجية	مرتفع	متوسط	متوسط على ضعيف
مستوى العدالة المجالية	مرتفع نسبيا	متوسط	ضعيف نسبيا

المصدر: التحقيق الميداني 2026.

2. مؤشرات الكفاءة التشغيلية والاقتصادية

تعتبر الكفاءة التشغيلية والاقتصادية من العناصر الأساسية في تقييم أداء النقل الحضري، حيث تعكس مدى قدرة المنظومة على تقديم خدمة منتظمة وفعالة تتلاءم مع حاجات السكان، مع التحكم في التكاليف المرتبطة بالتنقل. ويتم تحليل هذا الجانب من خلال مجموعة من المؤشرات التي تسمح بتقييم جودة تشغيل وسائل النقل ومدى ملاءمتها للمستخدمين.

1.2. زمن رحلة المتنقلين:

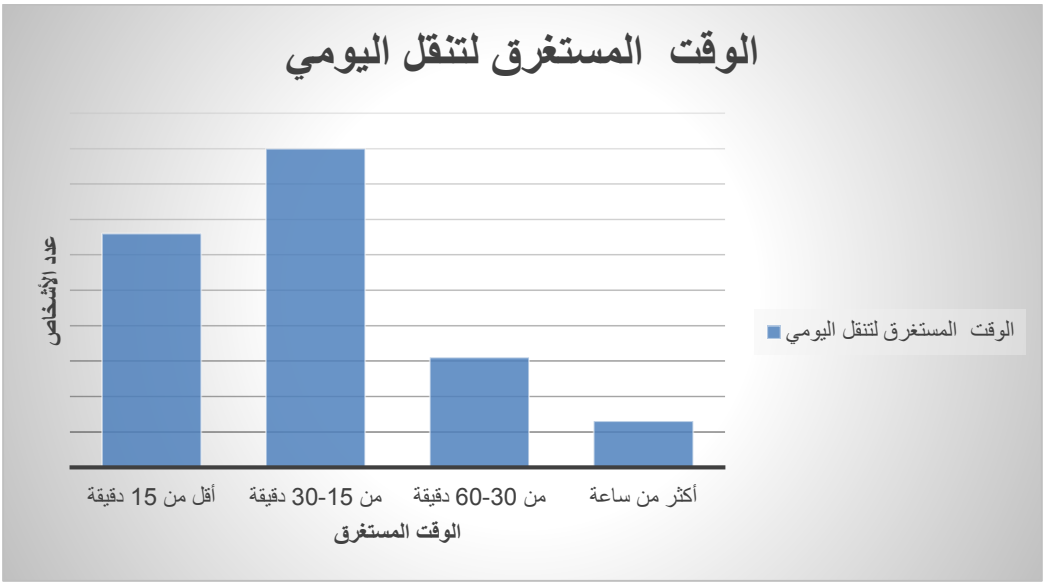
يبرز الوقت المستغرق في التنقلات اليومية مدى سهولة الحركة داخل المدينة، ويعكس مستوى كفاءة وسائل النقل وشبكة الطرق في تسهيل تنقل السكان، من خلال هذا نلاحظ هيمنة الفئة الزمنية المتوسطة من 15-30 دقيقة بنسبة كبيرة بلغت 45%، وذلك بسبب القرب المكاني بين مناطق السكن ومختلف التجهيزات والخدمات الحضرية. كما سجلت الفئة أقل من 15 دقيقة نسبة معتبرة قدرت بـ 33%، وهو ما يدل على سهولة نسبية الحركة والتنقل داخل المجمعة. وأظهرت النتائج انخفاض نسبة الأفراد الذين يستغرق تنقلهم أكثر من 30 دقيقة، حيث بلغت 15.5% لفئة من 30-60، و6.5% فقط لفئة أكثر من ساعة، ما يبين محدودية التنقلات الطويلة مقارنة بباقي الأوقات، ووجود تفاوتات زمنية مرتبطة بموقع الأحياء، وكذا بتركز الأنشطة والخدمات داخل المجمعة وقربها ومع توفر وسائل النقل مما يسمح بتقليص مدة التنقل اليومي. (الجدول رقم 23)

جدول رقم 23: الوقت المستغرق للتنقل اليومي لدى المتنقلين.

الوقت المستغرق لتنقل اليومي	عدد الأشخاص	النسبة المئوية
أقل من 15 دقيقة	66	33%
من 15-30 دقيقة	90	45%
من 30-60 دقيقة	31	15.5%
أكثر من ساعة	13	6.5%
المجموع	200	100%

المصدر: التحقيق الميداني 2026

شكل رقم 14: الوقت المستغرق لتنقل اليومي



المصدر: التحقيق الميداني 2026

2.2. زمن انتظار المتنقلين في محطات النقل:

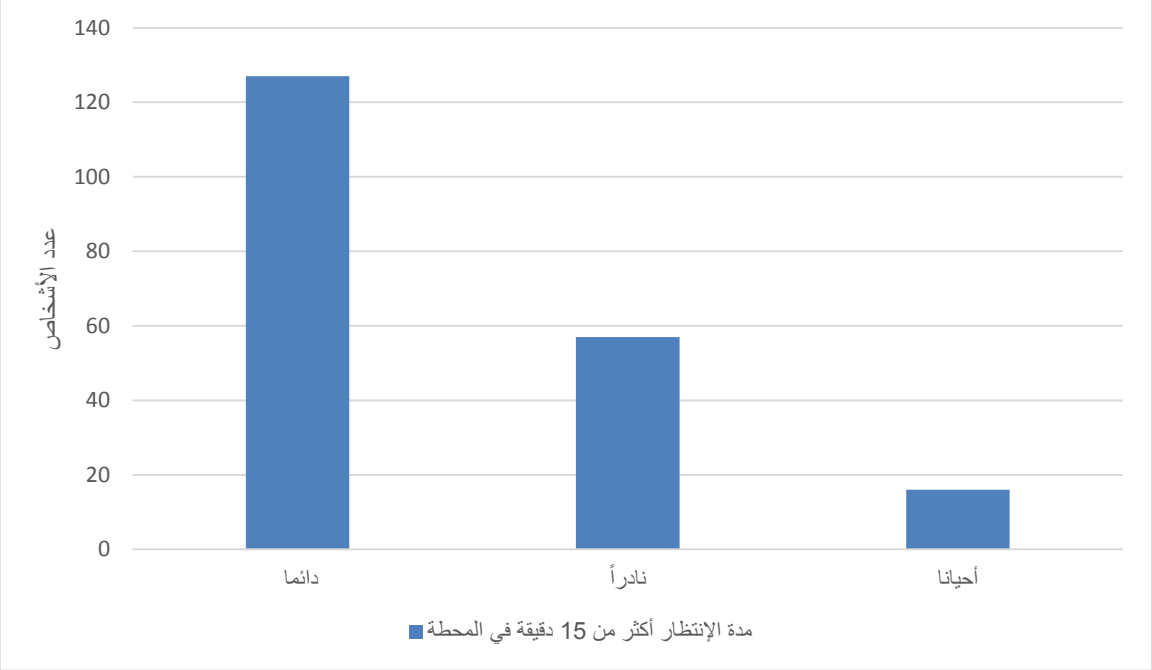
تعتبر مدة الانتظار في محطات النقل من أبرز المؤشرات المعتمدة لقياس جودة خدمات النقل الحضري ومدى قدرتها لاستجابة لاحتياجات المستخدمين وعلية يتضح وجود مستوى مرتفع من المعاناة المرتبطة بفترات الانتظار داخل محطات النقل، حيث صرح غالبية المتنقلين بنسبة 63% من المستجوبين انهم ينتظرون أكثر من 15د في المحطة، وتعد هذه النسبة مؤشرا واضحا على ضعف انتظام الخدمة وعدم قدرتها على الاستجابة الفعالة لحاجيات التنقل اليومية، في المقابل أفاد عدد من المتنقلين بنسبة 29% من المستجوبين بأنهم نادرا ما يواجهون هذه الوضعية، وهو ما يعكس وجود تباينات في مستوى الخدمة بين خطوط النقل أو بين الأحياء المختلفة، أما الذين ينتظرون أحيانا فقد بلغت نسبتهم بـ 8 %فقط، وهي نسبة ضعيفة مقارنة بباقي الفئات ما تؤكد أن الانتظار الطويل هو القاعدة الأكثر انتشارا والوضع الغالب بين غالبية المتنقلين على عكس التذبذب في مدة الانتظار.(الجدول رقم 24)

جدول رقم 24: تكرار الانتظار لأكثر من 15 دقيقة

مدة الانتظار أكثر من 15 دقيقة في المحطة	عدد الأشخاص	النسبة المئوية
دائما	127	%63
نادرا	57	%29
أحيانا	16	%8
المجموع	200	100%

المصدر: التحقيق الميداني 2026

شكل رقم 15: مدة الانتظار أكثر من 15 دقيقة في المحطة



المصدر: التحقيق الميداني 2026

3.2 مناطق الاختناق المرور وتأثيرها على كفاءة النقل في مجمعة تلمسان

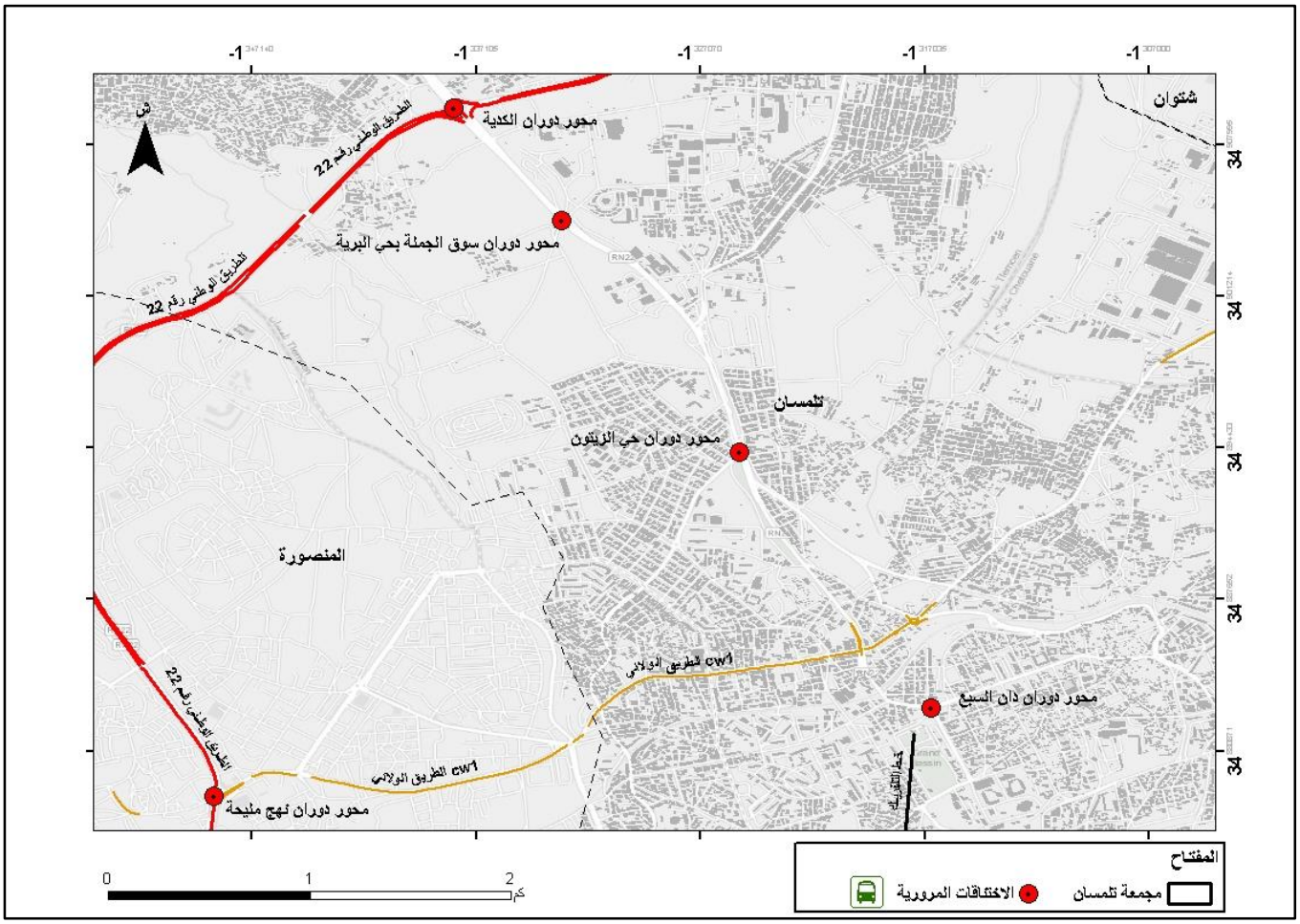
أظهر المسح الميداني وتحليل حركة التنقلات اليومية بمجمعة تلمسان وجود عدد من نقاط الاختناق المروري التي تشهد ضغطا متزايدا على حركة السير نتيجة تمركز الأنشطة والخدمات وتلاقي التدفقات المرورية القادمة من مختلف البلديات والأحياء. وتتمثل أهم نقاط الاختناقات فيما يلي:

1.3.2. محور دوران دان السبع الواقع بوسط مدينة تلمسان: يعرف كثافة مرورية مرتفعة بحكم تمركزه داخل النواة الحضرية للمجمعة التي تحتضن أهم الوظائف والخدمات الحضرية، ويعود ارتفاع كثافة الحركة به إلى استقطابه للتنقلات اليومية المتجهة نحو الأنشطة التجارية والخدماتية بمركز مدينة تلمسان، إضافة إلى القطب الجامعي والمستشفى الجامعي والمتخصص، حيث يستقبل تدفقات مرورية قادمة من مختلف أحياء المجمعة وخارجها، خاصة في ظل ضيق الطرقات داخل وسط مدينة تلمسان مما يؤدي إلى نقطة اختناق مروري رئيسية خاصة خلال أوقات الذروة.

2.3.2. محور دوران سوق الجملة والفواكه ببرية: يشهد هذا المحور كثافة مرورية مرتفعة منذ تحويل المحطة البرية إليه، حيث أصبح نقطة رئيسية لتجميع وتوزيع التنقلات على مستوى المجمعة وولاية تلمسان، إذ يستقطب تدفقات قادمة من مختلف الأحياء والبلديات إضافة إلى حركة المسافرين ونقل البضائع، ويؤدي تلاقي هذه التدفقات المتنوعة إلى ارتفاع كثافة السير وتكرار الاختناقات المرورية.

3.3.2. محور دوران حي الزيتون: يعد من النقاط التي تشهد ضغطا مروريا متزايدا بحكم مجاورته للقطب الجامعي شتوان، ويستقطب هذا المحور تنقلات يومية مكثفة للطلاب والأساتذة والموظفين من مختلف بلديات المجمعة وخارجها، مما يؤدي إلى ارتفاع حجم الحركة المرورية وتزايد الضغط على الشبكة الطرقية المحيطة خاصة خلال فترة الذروة ليصبح بذلك أحد أبرز نقاط الاختناق المرتبطة بالحركة اليومية نحو الوظيفة التعليمية بشتوان.

خريطة رقم 13: الاختناقات المرورية في مجمعة تلمسان



المصدر: المؤسسة العمومية لنقل الحضري والشبه الحضري لولاية تلمسان + المسح الميداني،2026

4.3.2. محور دوران نهج إمامة: أي على مستوى الطريق الربط بين RN 07 ونهج إمامة حيث تستقبل تدفقات مرورية قادمة من خارج المجمعة، إضافة إلى الحركة المحلية المرتبطة بكثافة الأنشطة والتجارية والخدماتية المنتشرة على طول هذا المحور، مما يجعله من أبرز نقاط الاختناق بالمجمعة.

5.3.2. محور دوران الكدية: من أبرز نقاط الاختناق بالمجمعة خاصة على المسار المؤدي للمحطة البرية، مما يجعله نقطة عبور إجبارية لمختلف التدفقات المتجهة نحوها والقادمة منها، كونه يمثل حلقة وصل بين الأحياء الطرفية والأحياء المركزية لمدينة تلمسان وبلدية منصورة، ويستقبل هذا المحور تدفقات مرورية كثيفة ناتجة عن تنقلات السكان من مختلف أحياء المجمعة نحو المركز الحضري، مما يسبب اختناقات متكررة على هذا المحور. (الخريطة رقم 13)

تكشف مناطق الاختناق عن وجود ضغط على بعض محاور الحركة داخل المجمعة، مما يؤثر على زمن الرحلات وانتظام الخدمة، ويعد أحد مؤشرات الكفاءة التشغيلية للنقل الحضري.

3.2. تقييم تكلفة المتنقلين حسب الوسيلة المستخدمة:

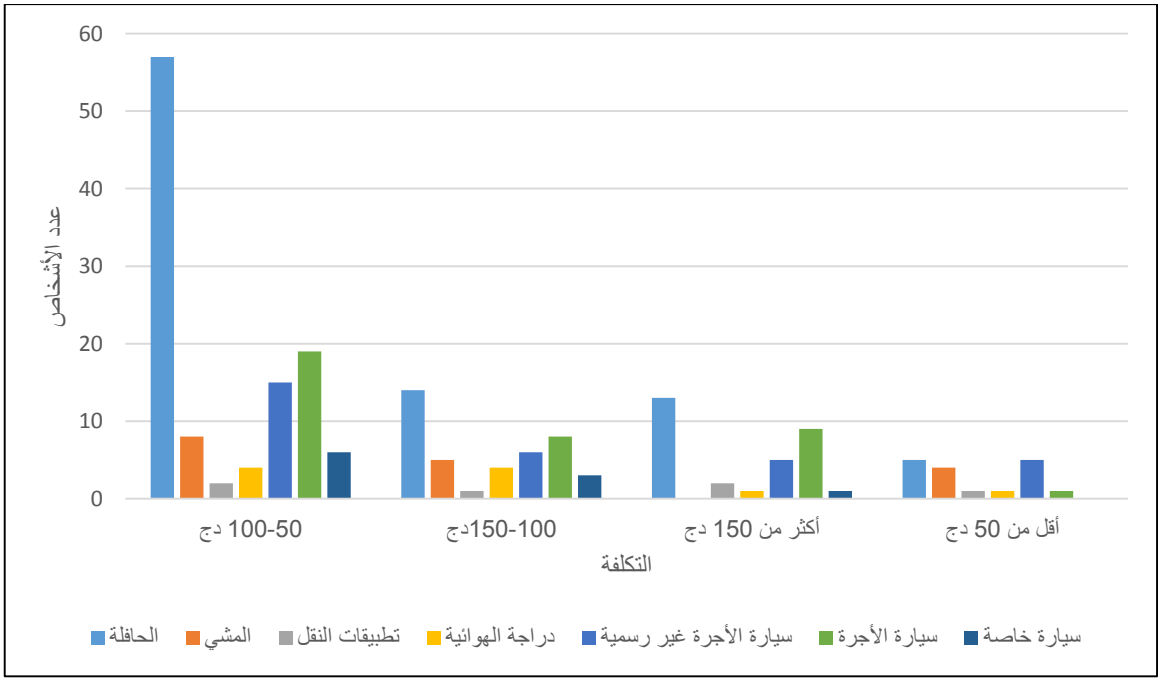
تختلف تكلفة النقل اليومي داخل مجمعة تلمسان باختلاف الوسيلة المستعملة وطبيعة التنقلات والمسافات الفاصلة بين الأحياء السكنية وأقطاب الجذب والخدمات الرئيسية. ومن خلال تحليل نتائج الاستمارة تبين لنا أن توزيع تكلفة النقل اليومي حسب الوسيلة المستعملة وجود تباين واضح يرتبط بطبيعة التنقلات داخل المجمعة، وكذا بعد الأحياء عن أقطاب الجذب الرئيسية، وأن أغلب المتنقلين 55.5 % ينفقون ما بين 50 و100 دج يومياً، ويرتبط ذلك أساساً بالاعتماد الكبير على الحافلات التي تمثل الوسيلة الأكثر استعمالا بنسبة 44.5%، إضافة إلى سيارات الأجرة بنسبة 18.5%،و 15.5% لسيارات الأجرة غير الرسمية، حيث تتجه معظم التنقلات اليومية نحو أقطاب الجذب الرئيسية كالجامعة، المستشفى، الإدارات والأسواق التجارية. ويلاحظ أن سكان الأحياء القريبة والمتوسطة البعد مثل حي الكيفان، إمامة، بوجليدة يتمكنون من الوصول إلى هذه المراكز بتكلفة معتدلة. في المقابل، ترتفع تكلفة التنقل لدى 20.5 % من العينة إلى ما بين 100 و150 دج، وتصل إلى أكثر من 150 دج لدى 5.15% منهم، وهو ما يفسر ببعد بعض الأحياء عن مركز المدينة مثل: شتوان، عين الحوت، حيث تستلزم التنقلات المتكررة نحو مراكز الرئيسية أو القطب الجامعي والخدمات الكبرى استعمال من وسيلة أو قطع مسافات أطول. أما الفئة التي تقل مصاريفها عن 50 دج بنسبة 8.5% فتعود أساساً إلى سكان الأحياء القريبة من مركز المدينة أو مستعملي وسائل النقل منخفضة التكلفة والاعتماد على المشي بـ 8.5 % والدراجة الهوائية بـ 5%، مما يعكس أن تكلفة النقل داخل المجمعة ترتبط بدرجة أساسية بنمط التنقلات اليومية، وبعد الأحياء السكنية عن مراكز النشاط والخدمات، ونوع الوسيلة المستعملة. (الجدول رقم 25)

جدول رقم 25: تكلفة النقل حسب الوسيلة المستخدمة

الوسيلة المستخدمة / تكلفة النقل اليومية	الحافلة	المشي	تطبيقات النقل	الدراجة الهوائية	سيارة الأجرة غير رسمية	سيارة الأجرة	السيارة الخاصة	المجموع	النسبة المئوية
100-50 دج	57	8	2	4	15	19	6	111	%55.5
150-100 دج	14	5	1	4	6	8	3	41	%20.5
أكثر من 150 دج	13	0	2	1	5	9	1	31	%15.5
أقل من 50 دج	5	4	1	1	5	1	0	17	%8.5
المجموع	89	17	6	10	31	37	10	200	%100
النسبة المئوية	%44.5	%8.5	%3	%5	%15.5	%18.5	%5	%100	

المصدر: تحقيق الميداني،2026

شكل رقم 16: تكلفة النقل حسب الوسيلة المستخدمة



المصدر: التحقيق الميداني، 2026

4.2. ضبط تعريفة سيارات الأجرة الرسمية في مجمعة تلمسان:

حرصا على تنظيم خدمة النقل والاستفادة من خدمات النقل الحضري وضمان استقرار أسعار التنقل بين مختلف أحياء مجمعة تلمسان، تولت مديرية النقل تحديد تعريفة سيارات الأجرة الرسمية التي تتراوح بين 100دج و250دج وفق معايير تأخذ بعين الاعتبار المسافة المقطوعة وخصائص المسارات بين المركز والأطراف، حيث ترتفع التكلفة كلما ازدادت المسافة وطال زمن الرحلة، فالمناطق القريبة من مركز مدينة تلمسان تستفيد من تعريفة منخفضة (100دج و120دج) من نقاط الانطلاق كل من حي الكدية وأحياء بلدية منصورة نحو وسط مدينة تلمسان نتيجة للتقارب المجالي بينهما للاستفادة من الخدمات المتمركزة في مركز المدينة، اما تسعيرة 200دج التي تنطلق من المحطة البرية ووسط مدينة تلمسان ووسط مدينة منصورة نحو كل أنحاء أحياء المجمعة نتيجة تفاوت المسافة المقطوعة وطول المدة بينهم، أما الرحلات التي تبلغ تسعيرتها 250دج كنقطة انطلاق من حي أوزيدان الذي يعد من الأحياء البعيدة عن المركز، مما أدى إلى زيادة كلفة التنقل مقارنة بالمناطق القريبة.(الجدول رقم 26)

جدول رقم 26: تسعيرات سيارات الأجرة الرسمية في مجمعة تلمسان.

الرقم	محطة الانطلاق	التعريفة1	التعريفة 2	التعريفة 3	التعريفة 4
1	المحطة البرية	/	120 دج	200 دج	/
2	المسجد الكبير	100 دج	120 دج	200 دج	/
3	الكدية	100 دج	120 دج	/	/
4	المنصورة	100 دج	/	200 دج	/
5	أبو تاشفين	100 دج	/	/	/
6	أوزيدان	/	/	/	250 دج

المصدر: مديرية النقل لولاية تلمسان، 2026 + معالجة شخصية

3. مؤشرات السلامة وجودة الخدمة

تمثل السلامة وجودة الخدمة جانباً أساسياً في تقييم أداء النقل الحضري، باعتبار أن استدامة المنظومة لا ترتبط فقط بتوفير وسائل النقل، وإنما بقدرتها على تقديم خدمة آمنة ومنتظمة ومقبولة من طرف المستخدمين. ويسمح تحليل هذه المؤشرات بتحديد مدى استجابة النقل الحضري لحاجات السكان وتحسين ظروف التنقل داخل المجال الحضري.

1.3 حوادث المرور في المجمعة:

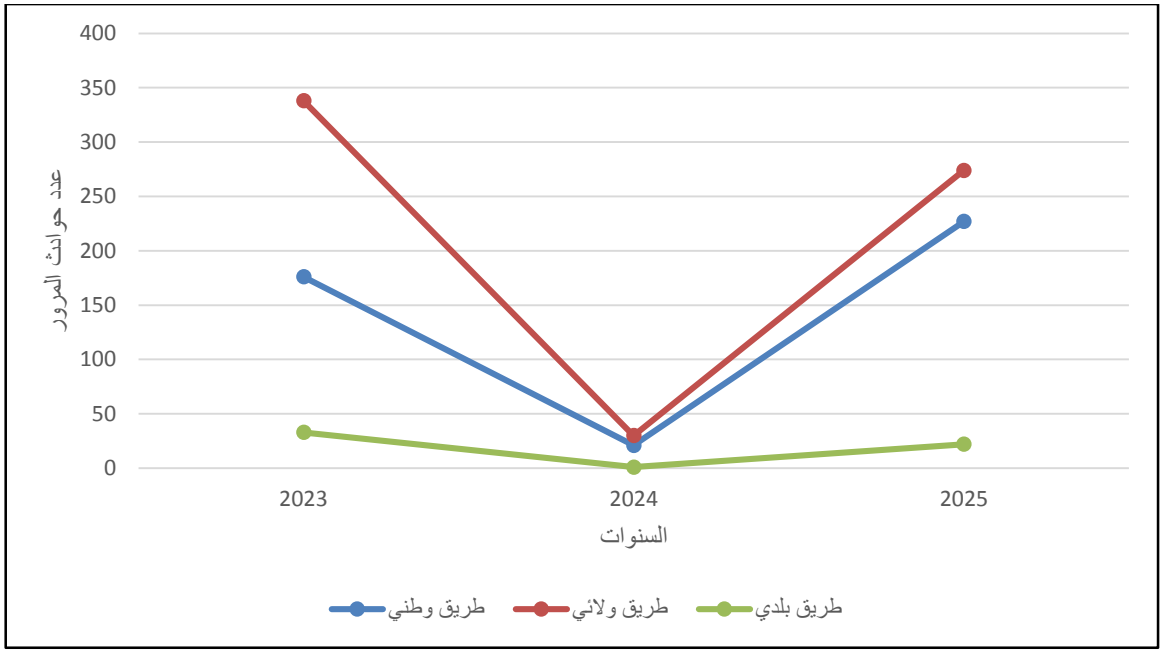
تُعدّ حوادث المرور من أهم الإشكالات المرتبطة بالتنقل الحضري، نظراً لما تسببه من آثار بشرية ومادية تؤثر على سلامة مستعملي الطريق وانسيابية التنقل داخل المجال الحضري. كما تعكس مدى الضغط الذي تعرفه الشبكة المرورية ومستوى تنظيم حركة السير داخل التجمعات الحضرية. تُظهر المعطيات المسجلة تباينًا في عدد حوادث المرور بين بلديات مجمعة تلمسان خلال سنوات الأخيرة خلال الفترة 2023- 2025 واستمرار الاختلالات التي سبق وأن أشار إليها مخطط الحركة لمجمعة تلمسان الذي لم يعد، والذي كشف عن تزايد التدفقات اليومية بين البلديات المجمعة وما نتج عنها من ضغط متنام على المحاور الرابطة بين تلمسان ومنصورة وشتوان، فارتفاع عدد الحوادث سنة 2023 بـ 599 حادث ثم سنة 2025 بـ 523 حادث يؤكد استمرارية كثافة الحركة المرورية على الطرق الوطنية كطريق وطني رقم07و 22 والولائية يأديان دورا محوريا في الربط بين أحياء المجمعة فإن ضيق بعض مقاطعهما وعدم ملاءمتهما أحيانا للحجم المتزايد للتدفقات المرورية الناتجة عن التوسع العمراني وتنامي التنقلات اليومية مما أسهم في زيادة الضغط على حركة السير، بالتالي يؤثر على ظروف التنقل ويرفع احتمالية وقوع حوادث المرور.(الجدول رقم 29)

جدول رقم 27: عدد حوادث المرور في مجمعة تلمسان

البلديات	سنة 2023			سنة 2024			سنة 2025		
	طريق وطني	طريق ولائي	طريق بلدي	طريق وطني	طريق ولائي	طريق بلدي	طريق وطني	طريق ولائي	طريق بلدي
تلمسان	37	140	33	04	15	/	56	123	06
المنصورة	104	121	37	14	08	01	126	100	05
شتوان	35	77	15	03	07	/	45	51	11
المجموع	176	338	85	21	30	01	227	274	22

المصدر: الحماية المدنية لوحدة منصورة،2026

شكل رقم 17: عدد حوادث المرور في مجمعة تلمسان (2023-2025).



المصدر: الحماية المدنية لوحدة منصورة،2026

1.3. الشعور بالأمان أثناء استخدام وسائل النقل بالمجمعة

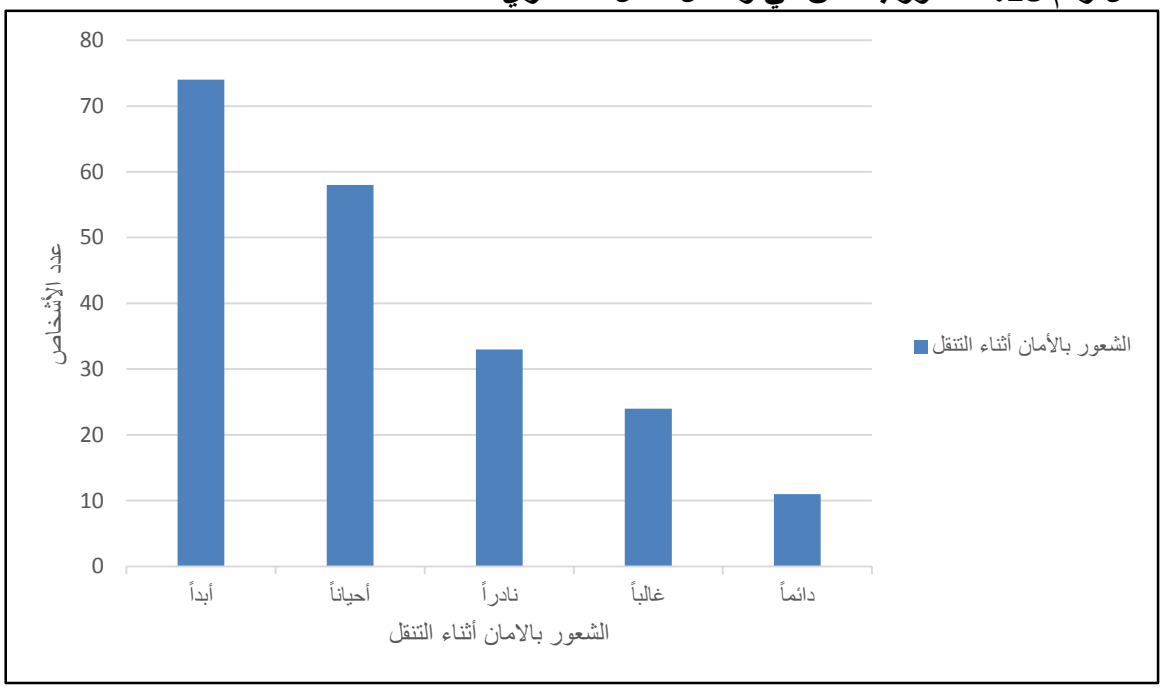
من أجل معرفة شعور الأمان أثناء التنقل داخل مجمعة تلمسان، أن الإحساس بالأمان لدى المتنقلين يبقى ضعيفاً نسبياً، حيث صرح 37% من المتنقلين بأنهم لا يشعرون بالأمان أبداً أثناء تنقلاتهم، بسبب الازدحام المروري، وإضافة إلى السلوكيات غير المنتظمة لبعض مستعملي الطريق ووسائل النقل، في حين 29% يشعرون بالأمان أحياناً، وذلك باختلاف ظروف التنقل حسب الفترات الزمنية والمحاور المستعملة، مقابل 16.5% فقط نادراً، وهذا بتعرضهم المتكرر لمشاكل الازدحام أو استعمالهم لمسارات ذات كثافة مرورية مرتفعة. ويرى 12% أنهم يشعرون بالأمان غالباً، بينما لا تتجاوز نسبة من يشعرون بالأمان دائماً 5.5%، وهو ما يفسر باستفادتهم من ظروف تنقل أكثر راحة وأماناً، سواء من خلال استعمال السيارة الخاصة أو التنقل عبر محاور أقل ازدحاماً. (الجدول رقم 27)

جدول رقم 28: نسبة الشعور بالأمان في وسائل النقل الحضري.

الشعور بالأمان أثناء التنقل	عدد الأشخاص	النسبة المئوية
أبداً	74	%37
أحياناً	58	%29
نادراً	33	%16.5
غالباً	24	%12
دائماً	11	%5.5

المصدر: التحقيق الميداني، 2026

شكل رقم 18: الشعور بالأمان في وسائل النقل الحضري



المصدر: التحقيق الميداني، 2026

2.3. تقييم مستوى الاكتظاظ والراحة أثناء التنقل

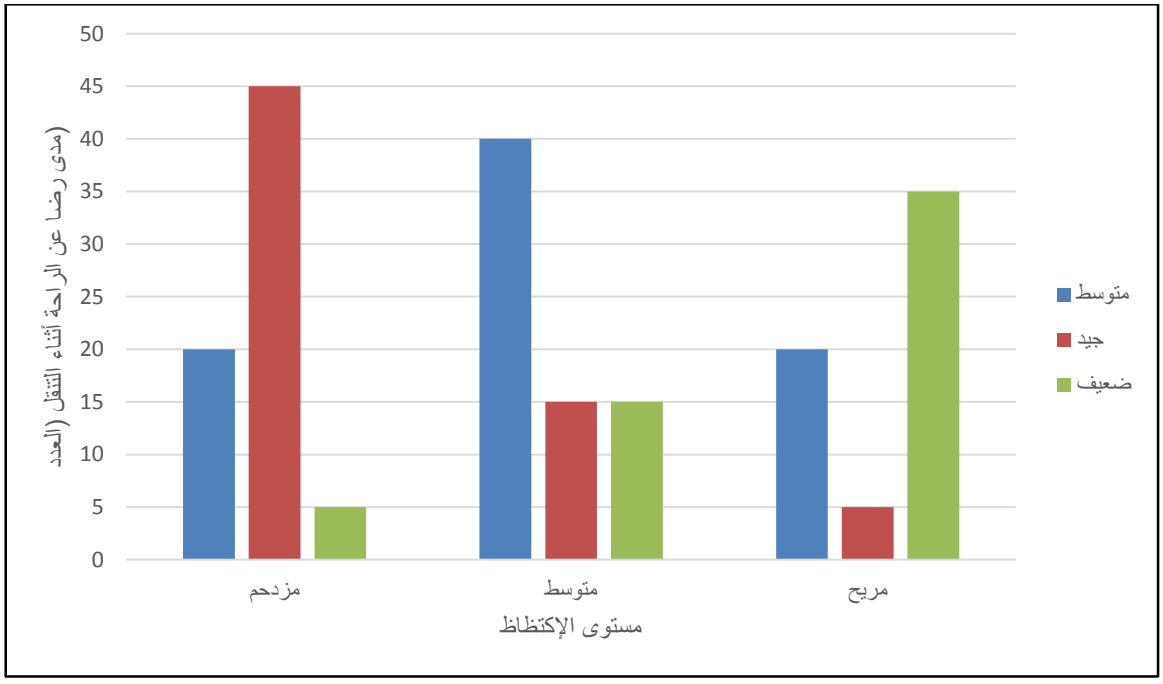
يشكل تقييم ظروف التنقل داخل مجمعة تلمسان أداة أساسية لفهم العلاقة بين مستوى الاكتظاظ ومدى الراحة التي يحظى بها المتنقلون أثناء تنقلاتهم اليومية. ومن خلال التحقيق الميداني نستنتج أن مستوى الراحة المتوسط أثناء التنقل بلغ40 %، مما يدل أن أغلب المتنقلين داخل مجمعة تلمسان يرون أن ظروف التنقل مقبولة، لكنها لا تخلو من بعض الصعوبات المرتبطة بالاكتظاظ أو طول مدة الانتظار أو عدم انتظام الخدمة. ويمكن ملاحظة هذا الوضع في الأحياء كحي بوهناق وبعض أحياء شتوان التي تتميز بحركة تنقل متوسطة وتوفر مقبول لوسائل النقل. ويأتي مستوى الراحة الجيد بنسبة 32.5 %، وهي نسبة تعكس استفادة السكان من خدمات النقل المتوفرة، خاصة في الأحياء المركزية التي تتركز بها الأنشطة التجارية والإدارية وتعدد فيها خطوط النقل كوسط المدينة، أما مستوى الراحة الضعيف قد سجلت نسبة 27%، وهو ما يشير إلى وجود فئة من المتنقلين تواجه صعوبات في تنقلاتهم اليومية، ويرتبط ذلك غالباً بالأحياء الطرفية أو مناطق التوسع العمراني التي تعاني من ضعف التغطية بالنقل الجماعي وكذا تباعد المحطات عن بعضها البعض، مثل عين الحوت وأوزيدان، ومن جهة أخرى، سجل كل من الاكتظاظ المزدحم والمتوسط النسبة نفسها 35%، مما يعكس كثافة الحركة اليومية داخل المجمعة، في حين بلغت نسبة الذين يرون التنقل مريح 30% فقط. (الجدول رقم 28)

جدول رقم 29: تقييم مستوى الاكتظاظ ومدى الراحة أثناء التنقل.

الراحة أثناء التنقل / مستوى الاكتظاظ	متوسط	جيد	ضعيف	المجموع	النسبة المئوية %
مزدحم	20	45	5	70	%35
متوسط	40	15	15	70	%35
مريح	20	5	35	60	%30
المجموع	80	65	55	200	100%
النسبة المئوية %	%40	%32.5	%27.5	100%	

المصدر: التحقيق الميداني، 2026

شكل رقم 19: تقييم مستوى الاكتظاظ ومدى الراحة أثناء التنقل



المصدر: التحقيق الميداني 2026.

خاتمة الفصل الثالث

أظهر تقييم النقل الحضري بمجمعة تلمسان من خلال مؤشرات الاستدامة أن أداء المنظومة يتسم بمستوى متوسط، مع وجود تفاوتات واضحة بين مختلف أبعادها. فقد بينت النتائج أن الولوج إلى خدمات النقل يبقى مقبولًا بالمناطق المركزية، في حين تعاني الأحياء الطرفية من ضعف التغطية وارتفاع مدة الوصول إلى المحطات نتيجة التوسع العمراني وعدم مواكبة الشبكة لهذا الامتداد. كما كشفت مؤشرات الكفاءة التشغيلية عن طول فترات الانتظار وتفاوت تكاليف التنقل بين المتنقلين، وهو ما يعكس الضغط المتزايد على الشبكة وتركيز الأنشطة والخدمات بالمركز الحضري. ومن جهة أخرى، أظهرت مؤشرات الجودة والسلامة استمرار مشكلات الاكتظاظ وضعف الشعور بالأمان ووجود عدة نقاط سوداء تشهد اختناقات مرورية متكررة، الأمر الذي يؤثر سلبًا على ظروف التنقل اليومية.

أن منظومة النقل الحضري بمجمعة تلمسان تؤدي دورها في ضمان التنقلات اليومية، إلا أن مستوى أدائها ما يزال دون متطلبات النقل الحضري المستدام، مما يستدعي تحسين العدالة المجالية في توزيع الخدمة، والرفع من الكفاءة التشغيلية، وتعزيز جودة الخدمة والسلامة، بما يحقق منظومة نقل أكثر فعالية واستدامة وقادرة على مواكبة التوسع العمراني والطلب المتزايد على التنقل.

خلاصة عامة

الخلاصة العامة

عرفت مجمعة تلمسان خلال العقود الأخيرة تحولات مجالية وديمغرافية متسارعة، تمثلت في تزايد عدد السكان واتساع المجال العمراني وظهور أحياء ومناطق توسع خارج النسيج المركزي، خاصة على مستوى بلديتي المنصورة وشتوان. وقد أدى هذا الامتداد إلى تغير في توزيع السكان والأنشطة والتجهيزات، وارتفاع الحاجة إلى التنقل بين مناطق السكن ومراكز الجذب الحضري، مما جعل النقل الحضري أحد العناصر الأساسية في ضمان التكامل الوظيفي للمجمعة.

وقد بين تحليل التحولات الحضرية أن تمركز الوظائف الإدارية والجامعية والصحية والتجارية في بعض المجالات، خاصة مركز مدينة تلمسان وبعض مناطق المنصورة، ساهم في إنتاج تدفقات يومية مكثفة، وهو ما يؤكد أن تنظيم المجال الحضري له تأثير مباشر على أنماط التنقل وحجم الطلب على النقل.

كما أظهر تشخيص منظومة النقل الحضري أن المجمعة تتوفر على شبكة نقل تضم مختلف الوسائل والمتدخلين، حيث تساهم الحافلات والنقل الفردي في ضمان جزء مهم من حاجات التنقل اليومية. وقد كشفت الدراسة الميدانية أن النقل الجماعي يمثل الوسيلة الأكثر استعمالاً، وأن أهم دوافع التنقل ترتبط بالعمل والدراسة وقضاء الخدمات، مع تسجيل تفاوت في مستوى الاستفادة من الخدمة بين المجالات المركزية والأحياء الطرفية.

وفي المقابل، أظهرت نتائج تحليل مؤشرات الأداء وجود بعض الاختلالات التي تحد من تحقيق استدامة كاملة للمنظومة النقلية، تمثلت أساساً في الضغط على بعض المحاور الرئيسية، ظهور نقاط اختناق مرورية، تفاوت التغطية المجالية، اختلاف جودة الخدمة، إضافة إلى تحديات مرتبطة بالسلامة المرورية والآثار البيئية الناتجة عن كثافة الحركة والاعتماد المتزايد على النقل الفردي.

وبناءً على نتائج التقييم وفق مؤشرات الاستدامة، يمكن القول إن منظومة النقل الحضري بمجمعة تلمسان تحقق مستوى متوسطاً من الأداء والاستدامة؛ إذ توفر خدمات أساسية للربط والحركية، لكنها لا تزال تواجه نقائص مرتبطة بالولوجية والكفاءة التشغيلية والتوازن المجالي. وعليه فإن الفرضية التي تفترض أن التحولات العمرانية والديمغرافية تؤثر في أنماط التنقل وحاجات النقل قد تم تأكيدها، كما أن الفرضية المتعلقة بدور الفاعلين وتنظيم الخدمة في تحسين أداء النقل تم تأكيدها جزئياً، بالنظر إلى وجود تعدد في المتدخلين وبعض مظاهر التنظيم الحديثة، مقابل استمرار بعض النقائص في التنسيق وجودة الخدمة. أما الفرضية المتعلقة بقدرة منظومة النقل الحالية على تحقيق متطلبات الاستدامة فقد تم تأكيدها جزئياً، حيث تحقق بعض الجوانب الإيجابية خاصة في الربط والحركية، غير أن بعض الاختلالات تحد من استدامتها.

وعليه، فإن تحسين أداء النقل الحضري بمجمعة تلمسان يتطلب اعتماد مقاربة متكاملة تربط بين التخطيط العمراني وسياسات النقل، من خلال تحسين توزيع الخدمات والتجهيزات، دعم النقل الجماعي، تحسين تغطية الأحياء الجديدة، تنظيم نقاط التوقف والمحطات، وتعزيز التنسيق بين مختلف الفاعلين بما يسمح بتطوير منظومة أكثر كفاءة وعدالة.

تفتح هذه الدراسة آفاقاً بحثية مستقبلية يمكن أن تتناول:

دراسة العلاقة بين استعمالات الأرض وشبكات النقل باستعمال نظم المعلومات الجغرافية.

تقييم أثر إدماج الحلول الرقمية في تحسين تنظيم النقل الحضري وتحقيق استدامته.

بناء نموذج تنبؤي لحركة التنقلات المستقبلية بمجمعة تلمسان في ظل التحولات الحضرية المتواصلة.

في الأخير، يمكننا القول إن تطوير النقل الحضري بمجمعة تلمسان يتطلب التحكم في عدة عناصر مترابطة تشمل التخطيط العمراني، والتنظيم المحكم لشبكة النقل، وتحسين البنية التحتية، وتعزيز النقل الجماعي، وتوزيع الخدمات بصورة أكثر عدالة، مع اعتماد رؤية قائمة على مبادئ الاستدامة، بما يضمن رفع كفاءة التنقل، وتحسين جودة الخدمة، والاستجابة لمتطلبات النمو الحضري والديموغرافي للمجمعة مستقبلاً.

قائمة المراجع

المراجع

1. -بشة مراد/ فلاق شبرة عادل، 2013، *إشكالية توطن التجهيزات العمومية في مجمعة تلمسان*، مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة في الجغرافيا وتهيئة الإقليم، كلية علوم الأرض والجغرافيا والتهيئة العمرانية، جامعة وهران.
2. بن جبار روميساء،2024، *النقل الحضري والتنقلات في غليزان (الأداء المجالي وجودة الخدمة)*، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في الجغرافيا وتهيئة الإقليم، كلية علوم الأرض، جامعة وهران.
3. بوقنة سليم، شريف عمر،2012، التنقلات الحضرية و التنمية المستدامة النقل الحضري الجماعي في مدينة باتنة نموذجا، *مجلة العلوم الاجتماعية و الإنسانية*، المجلد 05، العدد 01، ص 139-153
4. بوناب سامية، 2015، *أثر تخطيط على استعمالات الأرض على النقل الحضري لمدينة بوسعادة*، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر في المدينة والنقل الحضري، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة محمد بوضياف بالمسيلة.
5. تونسي حيزية، 2017، *النقل الحضري الجماعي وفق مبادئ التنمية المستدامة دراسة حالة مدينة البيض*، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في تخصص المدينة والنقل الحضري، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة محمد بوضياف المسيلة.
6. -حمريط أسامة/ مجناح عزالدين، *التاريخ السياسي والتطور العمراني لمدينة تلمسان (3-9هجري/9-15ميلادي)*، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر في تاريخ الغرب الإسلامي، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة بوضياف بالمسيلة.
7. دربال محمد الأمين، 2010، *السكن الفوضوي في مدينة تلمسان وتأثيره على الوسط حالة حي بودغن (دراسة جغرافية واجتماعية)*، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في الجغرافيا والتهيئة العمرانية، كلية علوم الأرض والجغرافيا والتهيئة العمرانية، جامعة وهران.
8. سارة دربال،2016، *النقل الحضري الجماعي بالحافلات في إطار التنمية المستدامة -حالة مدينة خنشلة-*، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر في تسيير المدن والتنمية المستدامة، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة العربي بن مهيدي أم البواقي.
9. سهام بجاوية، 2022، أهمية ترويج خدمات النقل في تحسين الصورة الذهنية لدى المسافرين كوسيلة لدعم التنمية المستدامة في الجزائر، *مجلة دفاتر اقتصادية*، المجلد 13، العدد 01(2022)، ص.ص 329-351.

10.الشيخ فاطمة زهراء/ دريسي جميلة،2022، *إعادة تهيئة حديقة الحوض الكبير-تلمسان-إلى حديقة معاصرة*، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر في تخصص تصميم المحيط، كلية الآداب واللغات، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان.

11.طريفة محمد،2019، *تنظيم وتسيير شبكة النقل الجماعي الحضري "حالة مدينة قسنطينة "*، أطروحة لنيل دكتورة في تسيير المدن والتنمية المستدامة، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة قسنطينة03.

12.-عبد الكريم بوته، 2020، *دراسة جدوى مشروع ترامواي لمدينة بسكرة ما بين العوائق*

13.العرابي خيرة،2020، النقل الحضري المستدام، *مجلة قانون النقل والنشاطات الميدانية*، المجلد7، العدد1.

14.عليليش نوال،2015، *دور النقل الحضري الجماعي في تخطيط التوسعات العمرانية -دراسة حالة مدينة مسيلة -*، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر في المدينة والنقل الحضري، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة محمد بوضياف.

15.مخطط الحركة لمجمعة تلمسان 2014.-مسعودة بوزيدي/الهاشمي الواضح، 2024، دور حوكمة النقل الحضري الجماعي في تحقيق منظمات التنمية المستدامة، (حالة مدينة المسيلة)، مجلة الدراسات الاقتصادية المعاصرة، المجل د09، ال عدد02(02.2024)، ص. ص187-121.

16.منصور عبدالرحمان ال فيدة القحطاني هند،2014، دور التطبيقات الرقمية عبر الأجهزة اللوحية في تنمية مهارات مادة العلوم لدى الطالبات المرحلة الإبتدائية من وجهة نظر المعلمات، *المجلة العلمية*، المجلد38، العدد 01.

17.هلال عبدالمجيد، 2014، دور النظم المعلومات الجغرافية في دراسة الولوجية الجغرافية، *مجلة العلوم الاجتماعية*، الجلد 11، العدد01،ص283-296.

18.يوسفي بدر الدين، 1996، *دراسة وتحليل التحركات السكانية في مجال حضري لمدينة كبيرة حالة تغيير الإقامة في حي الكيفان، المركز الثانوي لمدينة تلمسان*، مذكرة تخرج نيل شهادة مهندس دولة في التهيئة العمرانية والإقليمية، معهد الجغرافيا والتهيئة الإقليمية، جامعة وهران.

a. (https://creativecommons.org/licenses/by-nc-n)

19. Alexander Galkin a, Nina Sirina a, Valerii Zubkov b « Integrated transport service model as a mechanism for sustainable economic development » Transportation Research Procedia 63 (2022) 2661–2669

20. Chettah, S.E., Amar, N.N. (2021) Towards a sustainable transport in Algeria: the requisite of energy transition in the road transport sector. *Scientific Journal of*

Silesian University of Technology. Series Transport. 2021, **112**, 33-49. ISSN: 0209-3324. DOI: https://doi.org/10.20858/sjsutst.2021.112.3.

21. Didi Ilyes, 2013, *Habitat Traditionnel dans la médina de Tlemcen (Cas dz Derb Sensla)*, mémoire de magister en Architecture, Faculté d'Architecture, Université Abubakr Belkaid.
22. Galkin, A., Sirina, N. & Zubkov, V. (2022). Integrated transport service model as a mechanism for sustainable economic development. *Transportation Research Procedia*. 63. 2661-2669. 10.1016/j.trpro.2022.06.307. (https://creativecommons.org/licenses/by-nc-n)
23. Karraoui Nihel, 2016, *L'agglomération de Tlemcen :étalement et recomposition urbaines*, mémoire de magister en Géographe et L'aménagement du territoires, Faculté des sciences de la terres et de l'Univers, Université Oran 02.
24. -PDAU DE L'AGGLOMERATION DE TLEMCEN‹BNI MASTER 2023.

قائمة الملاحق





الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة وهران2 محمد بن أحمد

كلية علوم الأرض والكون

فرع جغرافيا وتهيئة الإقليم

تخصص المدن الديناميكية المجالية والتسيير

استبيان حول التنقل الحضري واستدامة النقل بمجمعة تلمسان

الهدف من هذا الاستبيان هو تقييم تجربتك اليومية مع وسائل النقل الحضري.
جميع الإجابات سرية وتستخدم لأغراض البحث العلمي فقط.
يرجى اختيار الإجابة التي تعكس تجربتك الشخصية.

إسم
الحي:.....
.....

القسم الأول: معلومات عامة

الجنس: ☐ ذكر ☐ أنثى

الفئة العمرية: □أقل من 20 سنة□ 20 – 30 □ 31 – 40 □ 41 – 50 □أكثر من 50

المستوى التعليمي: □ابتدائي□ثانوي□جامعي□دراسات عليا

المهنة: □طالب□موظف□عامل□تاجر□بدون عمل□أخرى

الاقامة: ☐ حي حضري ☐ حي شبه حضري ☐ ضواحي، حدد اسم الحي:

.....

هل تملك وسيلة نقل خاصة؟ نعم□لا□

عدد الرحلات اليومية.....:

القسم الثاني: أنماط التنقل اليومي

ما الغرض الرئيسي من تنقلاتك اليومية؟□العمل□الدراسة□التسوق□الخدمات□الترفيه

كم يستغرق تنقلك اليومي في المتوسط؟أقل من 15 د □15 – 30 □30 – 60 □□أكثر من ساعة

ما هي وسائل النقل التي تستخدمها عادة؟ (يمكن اختيار أكثر من إجابة):

□الحافلة□سيارة أجرة □السيارة الخاصة□المشي□الدراجة□تطبيقات النقل مثلYassirأو□Heetchسيارة أجرة غير رسمية (كلونديستان)

ما السبب الرئيسي لاختيار وسيلة النقل؟ □السرعة □التكلفة □الراحة □القرب من المنزل □الأمان □ عدم توفر بدائل

القسم الثالث: إمكانية الوصول (الولوجية(Accessibility

كم من الوقت تستغرق للوصول إلى أقرب محطة أو موقف للنقل العام؟

□أقل من 5 دقائق □ 5–10 دقائق □ 11–20 دقيقة □ أكثر من 20 دقيقة

هل وسائل النقل متوفرة في أوقات الذروة والأوقات الأخرى؟

□دائمًا □ غالبًا □ أحيانًا □ نادرًا □ أبدًا

هل من السهل التنقل بين أحياء المدينة باستخدام وسائل النقل؟

□صعب جدًا □ صعب □ متوسط □ سهل □ سهل جدًا

لماذا؟

.....

.....

القسم الرابع: كفاءة وقت التنقل(Commuting Time Efficiency)

كم تبلغ مدة رحلتك اليومية من وإلى العمل/الجامعة؟

□أقل من 15 دقيقة □ 15–30 دقيقة □ 31–45 دقيقة □ 46–60 دقيقة □ أكثر من 60 دقيقة

كم تبلغ المدة التي تمشيها من البيت إلى أقرب محطة نقل؟ □أقل من 15 دقيقة □ 15–30 دقيقة □

كم مرة تضطر للانتظار أكثر من 15 دقيقة لوصول وسيلة النقل؟ (مدة الانتظار في المحطة)

□أبدًا □ نادرًا □ أحيانًا □ غالبًا □ دائمًا

مدى انتظام مواعيد وسائل النقل (الالتزام بالجدول المعلنإن وجد طبعا):

□ضعيف جدًا □ ضعيف □ متوسط □ جيد □ جيد جدًا

القسم الخامس: تكلفة النقل(Affordability)

كم تنفق تقريبًا على النقل يوميًا؟

□أقل من 50 دج □ 50–100 دج □ 101–150 دج □ أكثر من 150 دج

هل تعتبر تكلفة النقل مناسبة مقارنة بجودة الخدمة؟

□غير مناسبة مطلقًا □ غير مناسبة □ متوسطة □ مناسبة □ مناسبة جدًا

القسم السادس: الأمان والسلامة(Safety and Security)

هل تشعر بالأمان أثناء التنقل باستخدام وسائل النقل العام؟□ أبدًا □ نادرًا □ أحيانًا □ غالبًا □ دائمًا

ما هي أسباب شعورك بعدم الأمان؟

.....

.....

هل تعرضت لأي مضايقات أو حوادث صغيرة أثناء استخدام النقل الحضري؟

□نعم □ لا في حالة نعم حددها:

.....

....

ما مدى رضاك عن سلوك السائقين (التهور، احترام الركاب)؟

□ضعيف جدًا □ ضعيف □ متوسط □ جيد □ جيد جدًا

القسم السابع: جودة الخدمة(Service Quality)

ما مدى رضاك عن نظافة المركبات ووسائل النقل؟

□ضعيف جدًا □ ضعيف □ متوسط □ جيد □ جيد جدًا

مستوى الازدحام داخل المركبات□:مزدحم جدًا □ مزدحم □ متوسط □ مريح □ مريح جدًا

مدى رضاك عن الراحة أثناء التنقل (مقاعد، تهوية، إضاءة....):

□ضعيف جدًا □ ضعيف □ متوسط □ جيد □ جيد جدًا

ملاحظات عامة (اختياري)

.....:.....

القسم الثامن: الاستدامة البيئية للنقل

هل تعتقد أن وسائل النقل في المدينة تسبب تلوثًا بيئيًا؟□نعم□لا□لا أعرف

ما الوسيلة الأقل تأثيرًا على البيئة في رأيك؟□المشي□الدراجة□الحافلة□السيارات الكهربائية

هل تفضل استخدام وسائل نقل صديقة للبيئة؟□نعم□لا□ربما

ما أهم إجراء يمكن أن يحسن استدامة النقل في المدينة؟□تحسين النقل العمومي□تقليل استخدام السيارات الخاصة□تطوير مسارات الدراجات□تحسين التخطيط الحضري

القسم التاسع: استخدام تطبيقات النقل

هل تستخدم تطبيقات النقل عبر الهاتف؟□نعم□لا

إذا كانت الإجابة نعم، كم مرة تستخدمها؟□يوميًا□عدة مرات في الأسبوع□نادرًا

إذا كانت الإجابة لا، لماذا؟

.....

ما السبب الرئيسي لاستخدام هذه التطبيقات؟□السرعة□سهولة الطلب□معرفة السعر مسبقًا□الأمان

كيف تقيم تجربتك مع هذه التطبيقات؟□جيدة جدًا□جيدة□متوسطة□ ضعيفة

حسب الإجابة يكون السؤال لماذا؟ هذه الإجابة تحرر في القسم السابع فيه اختيارات

القسم العاشر: مقارنة التاكسي التقليدي وتطبيقات النقل

أيهما تفضل؟□التاكسي التقليدي□تطبيقات النقل□سيارة كلونديستان

من حيث السعر، أيهما أفضل؟□التاكسي التقليدي□التطبيقات□كلونديستان

□متشابهة

من حيث الراحة؟□التاكسي التقليدي□التطبيقات□سيارة كلونديستان

من حيث الأمان؟□التاكسي التقليدي□التطبيقات□سيارة كلونديستان □متشابهة

القسم الحادي عشر : عوائق استخدام التطبيقات

إذا كنت لا تستخدم تطبيقات النقل، فما السبب؟

□لا أعرف هذه التطبيقات□لا أملك هاتفًا ذكيًا□أفضل التاكسي التقليدي□التكلفة مرتفعة

□لا أثق في هذه الخدمات. أخرى: حدد

.....

القسم الثاني عشر: اقتراحات لتحسين النقل

ما أهم مشكلة تواجهك في التنقل داخل

المدينة؟.....

.....

.....

.....

ما الحل الذي تقترحه لتحسين

النقل؟.....

.....

.....

الفهرس

مقدمة: 1
الإشكالية:.....3
أسباب اختيار الموضوع 4
أهداف البحث 4
فرضيات الدراسة 5
المنهجية ووسائل العمل 5
الإطار المفاهيمي للموضوع.....5
معالجة المعطيات: معالجة المعطيات والبيانات والصور والخرائط.....7
تحديد مفاهيم الدراسة 7
الفصل الأول:التحولات الديموغرافية والعمرانية ودورها في تشكيل المجال الحضري بمجمعة تلمسان 11
تمهيد: 12
1. دراسة الموقع: 13
1.1. الموقع الإداري لولاية تلمسان: 13
2.1. الموقع الإداري لمجمعة تلمسان: 13
3.1. الموقع الجغرافي لمجمعة تلمسان.....14
4.1. موضع مجمعة تلمسان: 14
5.1. تضاريس مجمعة تلمسان متفاوتة الانحدارات 14
6.1. لمحة تاريخية عن تلمسان 16
2. تطور عدد سكان المجمعة.....16
1.2. المرحلة الأولى 1966-1977:.....16
2.2. المرحلة الثانية 1977-1987: 17
3.2. المرحلة الثالثة 1987-1998:.....17
4.2. المرحلة الرابعة 1998-2008: 17
5.2. المرحلة الخامسة 2008-2024:.....18
3. الدراسة السكنية:.....20
1.3. الامتداد العمراني وتشكل مجمعة تلمسان.....20
1.1.3. المرحلة الأولى ما قبل 1920: 20
2.1.3. المرحلة الثانية 1921-1931: 21

3.1.3. المرحلة الثالثة 1932-1955: 21
4.1.3. المرحلة الرابعة 1956-1965:..... 21
5.1.3. المرحلة الخامسة ما بين 1966-1986:" دور البناء العمراني في توسع المدينة":..... 22
6.1.3. المرحلة السادسة 1987-1996:" تراجع التوسع بفعل نقص الاحتياطات العقارية ":..... 22
7.1.3. المرحلة السابعة ما بين 1997-2008 "التوسع نحو الأطراف":..... 22
8.1.3. المرحلة الأخيرة ما بين 2008 إلى يومنا هذا: 23
2.3. تطور الحضيرة السكنية للمجمعة:..... 23
3.3. التوسعات المستقبلية للمجمعة..... 25
4.3. عراقيل التوسع..... 26
1.4.3. العوائق الطبيعية: 26
2.4.3. العوائق التقنية:..... 27
5.3. أنماط السكن في المجمعة..... 27
1.5.3. السكن الفردي: 27
2.5.3. السكن الجماعي:..... 28
3.5.3. السكن نصف الجماعي: 29
6.3. استخدام الأّرض لمجمعة تلمسان: 30
1.6.3. التجهيزات: 30
2.6.3. المساحات الخضراء: 32
3.6.3. المحاور المهيكلة الكبرى:..... 33
4. التخطيط العمراني وأثره على تخطيط النقل بمجمعة تلمسان: 34
1.4. التجهيزات المهيكلة: 34
2.4. المركزيات التجارية:..... 35
3.4. النشاط الصناعي:..... 35
خلاصة الفصل الأول..... 36
الفصل الثاني: تحليل واقع النقل الحضري وحركة التنقلات في مجمعة تلمسان..... 37
تمهيد 38
1. واقع منظومة النقل الحضري بمجمعة تلمسان..... 39
1.1. حوكمة النقل الحضري بمجمعة تلمسان 39
2.1. آليات تنظيم النقل الحضري بمجمعة تلمسان:..... 39
1.2.1. تعدد الفاعلين وتكامل الأدوار في تسيير النقل بمجمعة تلمسان 39
2.2.1. مخطط السير لمجمعة تلمسان: 40
3.1. وسائل النقل الحضري المتوفرة وشبكة الخطوط..... 42

1.3.1. النقل الجماعي: 42
2.3.1. النقل الفردي: 48
4.1. البنية التحتية الداعمة للنقل الحضري بالمجمعة 50
1.4.1. الطرقات: 50
2.4.1. تيليفيريك: 50
3.4.1. محطات النقل في مجمعة تلمسان: 51
4.4.1. المحاور الحضرية الموجودة على مستوى مجمعة تلمسان: 54
5.4.1. حالة الطرقات بالمجمعة: 56
6.4.1. مواقف التوقف وانتظار الحافلات متفاوتة التهيئة 58
7.4.1. كثافة شبكة النقل في مجمعة تلمسان 59
2. حركة التنقلات الحضرية لمجمعة تلمسان 60
1.2. خصائص وأنماط التنقلات اليومية للسكان 60
1.1.2. جنس العينة المدروسة 60
2.1.2. عدد الرحلات اليومية للمتنقلين والغرض من التنقل 61
3.1.2. النقل الجماعي، الوسيلة المفضلة لدى المتنقلين 63
4.1.2. سهولة التنقل لسكان مدينة تلمسان، بسبب قرب التجهيزات 65
2.2. التفاوتات الاجتماعية والمجالية في التنقل الحضري 66
1.2.2. الطلبة من أكثر المتنقلين في المجمعة 66
2.2.2. مدة الرحلة اليومية إلى الأقطاب الوظيفية ومدى انتظام مواعيد وسائل النقل: 68
3.2. الاتجاهات المجالية لتنقلات داخل مجمعة تلمسان 69
1.3.2. الأزمة والتكاليف المرتبطة بالتنقل 69
4.2. أهم الاختلالات التي يواجهها المستخدمون 72
1.4.2. التعرض لحوادث أو مضايقات: 72
2.4.2. أسباب صعوبة التنقل بين الأحياء: 73
3.4.2. عوائق استخدام التطبيقات الذكية لنقل 74
خلاصة الفصل الثاني 76
الفصل الثالث:تقييم أداء منظومة النقل الحضري بمجمعة تلمسان وفق مؤشرات الاستدامة 77
تمهيد 78
منهجية التقييم المعتمدة 79
1.تقييم الولوجية والعدالة المجالية في النقل الحضري 80
1.1. قرب السكان من محطات النقل: 80
2.1. تغطية الأحياء بشبكة النقل: 81

3.1. سهولة الوصول إلى وسيلة النقل: 82
4.1. الفوارق المجالية: 83
.2مؤشرات الكفاءة التشغيلية والاقتصادية 84
1.2. زمن رحلة المتنقلين: 85
2.2. زمن انتظار المتنقلين في محطات النقل: 86
3.2 مناطق الاختناق المرور وتأثريها على كفاءة النقل في مجمعة تلمسان 88
1.3.2. محور دوران دان السبع الواقع بوسط مدينة تلمسان: 88
2.3.2. محور دوران سوق الجملة والفواكه ببرية: ي 88
3.3.2. محور دوران حي الزيتون:. 88
4.3.2. محور دوران نهج إمامة: 89
5.3.2. محور دوران الكدية: 89
3.2. تقييم تكلفة المتنقلين حسب الوسيلة المستخدمة: 90
4.2. ضبط تعريفة سيارات الأجرة الرسمية في مجمعة تلمسان: 92
3.مؤشرات السلامة وجودة الخدمة 93
1.3 حوادث المرور في المجمعة: 93
1.3. الشعور بالأمان أثناء استخدام وسائل النقل بالمجمعة 95
2.3. تقييم مستوى الاكتظاظ والراحة أثناء التنقل 96
الخلاصة العامة 100
قائمة المراجع 102
المراجع 103
قائمة الملاحق 106
الفهرس 113
قائمة الخرائط: 117
قائمة الصور: 118
قائمة الجداول: 119
قائمة الأشكال: 120

قائمة الخرائط:

خريطة رقم 1: الموقع الإداري لمجمعة تلمسان 13
خريطة رقم 2: انحدارات مجمعة تلمسان 15
خريطة رقم 3: مراحل توسع مجمعة تلمسان..... 23
خريطة رقم 4: استعمالات الأراضي لمجمعة تلمسان 33
خريطة رقم 5: أثر الأقطاب الوظيفية على حركة التنقل في مجمعة تلمسان 35
خريطة رقم 6: توزيع خطوط النقل الحضري للقطاع العام في مجمعة تلمسان 44
خريطة رقم 7: توزيع خطوط النقل الحضري للقطاع الخاص في مجمعة تلمسان..... 46
خريطة رقم 8: شبكة الطرق بمجمعة تلمسان 51
خريطة رقم 9: محطات النقل في مجمعة تلمسان..... 54
خريطة رقم 10: التقاطعات الحضرية بمجمعة تلمسان..... 55
خريطة رقم 11: حالة الطرقات في مجمعة تلمسان 56
خريطة رقم 12: توزيع التغطية المجالية لشبكة النقل في أحياء مجمعة تلمسان 82
خريطة رقم 13: الاختناقات المرورية في المجمعة..... 89

قائمة الصور:

الصورة رقم1: السكن الجماعي بحي إمامة (منصورة) 29
الصورة رقم2: حافلات المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري..... 44
الصورة رقم3: حافلات النقل الخاص بالمجمعة 46
الصورة رقم4: حافلات النقل الجامعي 47
الصورة رقم5: المصعد الهوائي "تليفيريك " 48
الصورة رقم6: مكان توقف سيارات الأجرة الرسمية بالمحطة البرية 49
الصورة رقم7: المحطة البرية يحيى البشير 52
الصورة رقم8: المحطة الحضرية الرحيبة..... 53
الصورة رقم9: تقاطع طرقي ببلدية تلمسان..... 55
الصورة رقم10: طريق ثالثي بحالة متدهورة بلدية منصورة..... 57
الصورة رقم11: طريق في حالة سيئة بحي الزيتون بلدية شتوان 57
الصورة رقم12: موقف مجهز بحي إيمامة بلدية منصورة..... 58

قائمة الجداول:

جدول رقم 1: تطور السكان مجمعة تلمسان من 1966-2024..... 19
جدول رقم 2: معدلات النمو الإجمالية لمجمعة تلمسان 1966-2024..... 19
جدول رقم 3: تطور الحضيرة السكنية في بلديات مجمعة تلمسان1987-2024. 25
جدول رقم 4: خطوط النقل العام في مجمعة تلمسان..... 42
جدول رقم 5: خطوط النقل الخاص لمجمعة تلمسان..... 45
جدول رقم 6: النقل الجامعي بمجمعة تلمسان..... 47
جدول رقم 7: الرخص سيارات الأجرة الممنوحة والمستغلة في مجمعة تلمسان 48
جدول رقم 8: كثافة شبكة النقل في مجمعة تلمسان 59
جدول رقم 9: جنس المتنقلين بمجمعة تلمسان. 60
جدول رقم 10: عدد الرحلات اليومية للمتنقلين والغرض من التنقل. 62
جدول رقم 11: وسيلة النقل المستخدمة 64
جدول رقم 12: الوقت المستغرق للتنقل اليومي لدى المتنقلين..... 65
جدول رقم 13: المستوى التعليمي والفئة الاجتماعية للمتنقلين في المجمعة. 67
جدول رقم 14: مدة الرحلة اليومية إلى الأقطاب الوظيفية ومدى انتظام مواعيد وسائل النقل 68
جدول رقم 15: توفر وسائل النقل في أوقات الذروة وسهولة التنقل بين أحياء المجمعة 70
جدول رقم 16: تكلفة النقل والقدرة على التنقل..... 71
جدول رقم 17: التعرض لحوادث أو مضايقات..... 72
جدول رقم 18: أسباب صعوبة التنقل بين الأحياء 73
جدول رقم 19: أسباب عدم استخدام التطبيقات..... 74
جدول رقم 20: مدة مشي المتنقلين إلى أقرب محطة 80
جدول رقم 21: مدة الوصول إلى أقرب محطة أو موقف نقل..... 83
جدول رقم 22: مقارنة الفوارق المجالية في الولوج إلى خدمات النقل الحضري بين بلديات مجمعة تلمسان..... 84
جدول رقم 23: الوقت المستغرق للتنقل اليومي لدى المتنقلين..... 85
جدول رقم 24: تكرار الانتظار لأكثر من 15 دقيقة..... 87
جدول رقم 25: تكلفة النقل حسب الوسيلة المستخدمة 91
جدول رقم 26: تسعيرات سيارات الأجرة الرسمية في مجمعة تلمسان. 92
جدول رقم 27: عدد حوادث المرور في مجمعة تلمسان..... 94
جدول رقم 28: نسبة الشعور بالأمان في وسائل النقل الحضري. 95
جدول رقم 29: تقييم مستوى الاكتظاظ ومدى الراحة أثناء التنقل. 97

قائمة الأشكال:

شكل رقم 1: تطور معدل النمو السكاني بمجمعة تلمسان 20
شكل رقم 2: جنس المتنقلين..... 61
شكل رقم 3: عدد الرحلات اليومية للمتنقلين والغرض من التنقل..... 63
شكل رقم 4: وسيلة النقل المستخدمة لدى المتنقلين..... 64
شكل رقم 5: الوقت المستغرق للتنقل اليومي 66
شكل رقم 6: المستوى التعليمي والفئة الاجتماعية للمتنقلين في المجمعة..... 67
شكل رقم 7: مدة الرحلة اليومية إلى الأقطاب الوظيفية ومدى انتظام مواعيد وسائل النقل..... 69
شكل رقم 8: توفر وسائل النقل في أوقات الذروة وسهولة التنقل بين أحياء المجمعة:..... 70
شكل رقم 9: تكلفة النقل والقدرة على التنقل 72
شكل رقم 10: التعرض لحوادث أو مضايقات 73
شكل رقم 11: أسباب عدم استخدام التطبيقات 75
شكل رقم 12: مدة مشي المتنقلين إلى أقرب محطة..... 81
شكل رقم 13: مدة الوصول إلى أقرب محطة أو موقف نقل 83
شكل رقم 14: الوقت المستغرق لتنقل اليومي 86
شكل رقم 15: مدة الانتظار أكثر من 15 دقيقة في المحطة..... 87
شكل رقم 16: تكلفة النقل حسب الوسيلة المستخدمة..... 91
شكل رقم 17: عدد حوادث المرور في مجمعة تلمسان (2025-2023). 94
شكل رقم 18: الشعور بالأمان في وسائل النقل الحضري 96
شكل رقم 19: تقييم مستوى الاكتظاظ ومدى الراحة أثناء التنقل..... 97