

كلية الآداب واللغات

قسم الفنون

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في الفنون البصرية

تخصص تصميم المحيط

الموضوع

إعادة تهيئة محطة القطار تلمسان

تحت إشراف وتأطير:

- ديب نزييم

من اعداد الطالبة:

- بلخوجة مونية

أعضاء لجنة المناقشة:

رئيسة	جامعة تلمسان	الأستاذة بن أباجي ليلي
مناقشا	جامعة تلمسان	الأستاذ بن مالك حبيب
مشرفا	جامعة تلمسان	الأستاذ ديب نزييم

السنة الجامعية

2023-2022



الفهرس

7	شكر وتقدير.....
8	إهداء.....
9	مقدمة.....
13	الفصل الاول: الفصل النظري.....
	المبحث الأول: مفاهيم عامة
13	تمهيد.....
14	1. تعريف التهيئة
14	1.1 لغة.....
14	1.2 اصطلاحا.....
14	2. تعريف إعادة التهيئة.....
15	3. مفهوم كلمة التصميم.....
15	3.1 إعادة التصميم.....
15	3.2 ماهية التصميم.....
15	3.3 مصادر التصميم.....
16	3.4 العوامل المؤثرة في التصميم
18	4. تعريف المحيط
18	5. مفهوم تصميم المحيط
	المبحث الثاني: النقل بالسكك الحديدية
19	1. تعريف النقل
19	2. تعريف النقل في القانون الجزائري
19	3. أنواع النقل
19	4. انواع وسائل النقل.....
19	4.1 المشي على الأقدام
20	4.2 التنقل بالسيارات الفردية
20	4.3 التنقل بالدراجات الهوائية.....
20	4.4 التنقل بالدراجات النارية.....
20	4.5 لنقل الجوي
20	4.6 النقل البحري
20	4.7 النقل بالسكك الحديدية
21	4.8 التنقل بواسطة النقل الجماعية (الحضري)
21	5. تعريف النقل الحضري.....

6. تعريف شبكة النقل الحضري 21
7. تعريف النقل البري 21
8. تعريف الهياكل القاعدية للنقل 21
9. تعريف محطة النقل 22
10. أنواع محطات النقل 22
- 10.1. محطة النقل البري 22
- 10.2. محطة السكة الحديدية 22
11. تاريخ السكك الحديدية 22
12. تاريخ السكك الحديدية في الجزائر 23
- 12.1. خلال الاستعمار 23
- 12.2. بعد الاستعمار 24
13. حالة النقل بسكك الحديدية في الجزائر 25
- 13.1. شحن البضائع 27
- 13.2. نقل المسافرين 27
14. تعريف بمحطات القطارات 27
15. تاريخ محطة القطار 28
16. تطور القطارات 29
17. أنواع محطات المسافرين 29
18. سلم محطات القطار 30
- 18.1. على نطاق صغير 30
- 18.2. على نطاق متوسط 30
- 18.3. على نطاق واسع 30

المبحث الثالث: التراث

1. مفهوم التراث 31
- 1.1. التراث لغة 31
- 1.2. التراث اصطلاحاً 31
2. أنواع التراث 31
- 2.1. التراث الثقافي 31
- 2.2. التراث الطبيعي 31
- 2.3. التراث المعماري 31
- 2.4. التراث غير المادي 31
- 2.5. التراث الديني 32
- 2.6. التراث الصناعي 32
3. التراث الاستعماري 32
4. قانون حماية التراث 32
- خلاصة 32

33.....الفصل الثاني التحليل الحضري

المبحث الأول: مدينة تلمسان

33.....تمهيد

- 33.....1. اختيار المدينة المعنية
- 33.....2. تعريف بولاية تلمسان
- 34.....2.1 الموقع الجغرافي
- 35.....2.2 القسم التاريخي
- 35.....2.2.1 العهد الروماني
- 35.....2.2.2 الفتح العربي وعهد الولاة 55-148هـ (657-766م)
- 36.....2.2.3 العهد الادريسي 173-139هـ (790-931م)
- 36.....2.2.4 العهد الموحيدين 542-633هـ (1147-1235م)
- 36.....2.2.5 العهد العبد الوادي الزياني 633-962هـ (1236-1554م)
- 37.....2.2.6 العهد التركي 962-1258هـ (1555-1842م)
- 37.....2.2.7 العهد الفرنسي 1259-1382هـ (1842-1962م)
- 37.....2.3 الحالة الديمغرافية
- 38.....2.4 المناخ

المبحث الثاني: محيط المحطة

- 39.....1. تحديد منطقة الدراسة
- 40.....2. البعد التاريخي
- 43.....3. عرض حالة محيط المحطة
- 43.....3.1 بعد المعدات العامة
- 44.....3.2 خلاصة المشاكل
- 45.....3.3 خريطة التشخيص
- 46.....3.4 استراتيجية التدخل
- 48.....3.5 خريطة استراتيجية التدخل

المبحث الثالث: دراسة موقع المحطة

- 49.....1. موقع محطة القطار بالنسبة لمدينة تلمسان
- 50.....2. الموقع بالنسبة للبيئة المحاطة بمحطة القطار
- 51.....3. إمكانية الوصول (التدفق)
- 52.....4. التوجيه
- 53.....5. التضاريس
- 53.....6. حالة المكان
- 53.....6.1 تاريخ محطة القطار
- 55.....6.2 مختلف الخطوط لمحطة القطار القديمة لمدينة تلمسان
- 56.....6.3 الجانب المعماري
- 59.....6.4 أجواء المحيط الداخلي

- 60.....6.5 معدات المحطة.....
61.....6.6 إيجابيات وسلبيات المحطة.....
626.7 حالة النقل في تلمسان.....

62.....خلاصة.....

63.....الفصل الثالث: تهيئة المحطة.....

المبحث الأول: تحليل الأمثلة

63.....تمهيد.....

- 64.....1. المثال 1: محطة القطار لوس أنجلس بالولايات المتحدة الأمريكية.....
67.....2. المثال 2: محطة القطار لمدينة مراكش بالمغرب.....
70.....3. المثال 3: محطة القطار لمدينة مآكون بفرنسا.....
73.....4. المثال 4: محطة القطار عنابة بالجزائر.....
77.....5. المثال 5: محطة القطار وهران بالجزائر.....
81.....6. جدول المقارنة.....
82.....7. خلاصة الأمثلة.....

المبحث الثاني: تهيئة المحطة

- 83.....1. تعريف بمشروع التهيئة.....
83.....2. أهمية مشروع تهيئة المحطة.....
83.....3. احتياجات لمشروع التهيئة.....
84.....4. الأسس المعتمدة في مشروع التهيئة.....
85.....5. فكرة مشروع التهيئة.....
85.....6. المراجع الأسلوبية ومصادر الإلهام.....

87.....خلاصة.....

88.....مخطط التهيئة.....

104.....خاتمة.....

105.....قائمة المصادر والمراجع.....

شكر وتقدير

الحمد لله الواحد الأحد والفضل للذي خلق السماوات بلا عمد، وقسم الأرزاق ولم ينسى أحد له الحمد حتى يرضى وله الحمد إذا رضي، ونحمده كثيرا على أن يسر لنا أمرنا في القيام بهذا العمل، وإتمام المشوار الدراسي بنجاح والتوفيق منه وحده.

شكر خاص لمدير محطة القطار لولاية تلمسان وكل العاملين

اشكر كذلك كل أساتذة قسم الفنون على جودة التدريس المقدمة خاصة للأستاذة "بن أباجي ليلي"

ولمشرقي الأستاذ "ديب نزييم" لدعمه لي خلال هذه السنة وبتوجيهاته القيمة، فجزاه الله خيرا على كل ما قدمه لي.

وأخيرا نشكر كل من ساعدنا من قريب أو من بعيد ولو بكلمة طيبة لإتمام هذا العمل المتواضع والحمد لله والعالمين.

اهداء

أهدي تخرجي هذا إلى من علمني العطاء وإلى من أحمل اسمه بكل افتخار
وأرجو من الله أن يمد في عمرك "والدي العزيز"
وإلى ملاكي في الحياة وإلى معنى الحب والحنان وسر الوجود وإلى من كان
دعائها سر نجاحي أغلى الحبايب "امي الحبيبة"
وإلى من له الفضل الكبير في تشجيعي وتحفيزي زوجي وسندي الذي كان
داعماً لي في أوقات الضعف بالكثير من المودة
وإلى من بوجودهم أكتسب قوة ومحبة لا حدود لها وإلى من عرفت معهم معنى
الحياة إخوتي " عدلان و خليل "
وإلى عائلتي الكبيرة وعائلة زوجي كثير الشكر وبتوفيق من الله شكراً لكل من
مد لي يد العون

مقدمة

تحتل العمارة ضمن بيئتنا قسطاً كبيراً ومعتبراً من حياتنا اليومية والواقع تشمل المساكن التي نعيش فيها وأماكن العمل والمرافق المسخرة للخدمة العمومية. في الوقت الحالي، أصبح التنقل أمراً متبعاً للجميع بغض النظر عن وضعهم الاجتماعي أو الاقتصادي. ولقد أصبح التنقل في وقتنا الحالي أمراً يهم جميع الناس لقطع النظر عن وضعيتهم في السلم الاجتماعي، فالمرء دائم الحركة لبلوغ مكان عمله وتنفيذ وانجاز نشاطه المهني وترتهن هذه الحركة إما إلى سيارته الخاصة به أو إلى وسائل النقل العام أو بعيداً عن هذه أو تلك، يكون التنقل أحياناً سيراً على الأقدام، نحن نتحرك إذا باستمرار لتلبية استلزاماتنا واستجابة لمقتضياتنا، كما نقدم على السفر للاستمتاع بعطلتنا وقضاء وقت الراحة واستكشاف أماكن جديدة.

في بداية القرن العشرين، شهد استخدام المركبات البرية تغييرات كبيرة. أدى تحرك الناس إلى المناطق الضواحي إلى تغيير وسائل النقل مثل الحافلات والقطارات، والتي أصبحت وسائل اتصال بين المناطق السكنية المحيطة ومراكز الأعمال. تلعب وسائل النقل السكة الحديدية دوراً هاماً في اقتصادات العديد من البلدان من خلال تمكين حركة الأشخاص والبضائع بكفاءة وسرعة. كما أن تحسين قطاع النقل والمواصلات يُعتبر أمراً حيوياً في الوقت الحاضر، حيث يُعد تطوير وسائل النقل ونظمها مؤشراً قوياً لمستوى التنمية العمرانية والتطور الحضري. وعلى وجه التحديد، يُعتبر قطاع النقل محورياً رئيسياً لتحقيق التكامل بين المنظومات المختلفة للبلدان والمدن. يتم ذلك من خلال توفير بنية تحتية فعالة وتطبيق تقنيات متطورة.

ومن بين المنشآت الأساسية التي تلعب دوراً حيوياً في قطاع النقل، تأتي محطات القطارات. إنها تشكل مركزاً رئيسياً في شبكة النقل داخل المدن، نظراً لمواقعها الاستراتيجية ودورها الحيوي في تسهيل الحركة والتنقل بين المدن. إذ تضم في تصميماتها الداخلية العديد من الخدمات المختلفة، مثل المحلات التجارية والمقاهي والمطاعم والمكاتب والمرافق الأخرى. ولذلك، ينبغي أن توفر محطات القطارات بيئة وظيفية تلبي احتياجات المسافرين وتوفر لهم الراحة والأمان.

ومع ذلك، تواجه محطات القطارات المحلية العديد من التحديات في تحقيق التكامل الوظيفي وتوفير بيئة فعالة تجذب المسافرين لاستخدام وسائل النقل العام. ولذلك، من المهم أن نبذل جهداً في إيجاد تصور شامل حول كيفية تهيئة وتصميم محطات القطارات. يجب أن تُولى اهتماماً كبيراً لتوفير بيئة مستدامة وجذابة، تتضمن توفير وسائل الراحة والتسهيلات المناسبة للمسافرين، بالإضافة إلى تنسيق النقل العام بشكل فعال مع توفير مواقف للسيارات وتسهيل الوصول للمحطات.

تلمسان مدينة تاريخية وثقافية ذات جاذبية اقتصادية وسياحية ملحوظة. ومع ذلك، يعتبر الوضع الحالي للمحطة غير متجانس بالكامل مع التطور السريع للولاية وزيادة عدد السكان والنمو الاقتصادي والاجتماعي في المدينة وكذلك تدهور ملحوظ في تهيئة فضاءات المحطة فمن الممكن أن تكون تحسينات المحطة مطلوبة لتعزيز البنية ورفع جودة الخدمات المقدمة للمسافرين. يجب أن تكون المحطة عبارة عن نقطة دخول حضرية مرموقة تعكس روح المدينة وتعزز سمعتها الإقليمية والدولية.

ومن هذا المنطلق وجب علينا التفكير في إيجاد الحلول المناسبة لتهيئة فضاءات المحطة الى فضاءات راقية ووظيفية ولمعالجة هذه الإشكالية والتحكم في الموضوع أكثر نطرح التساؤل الرئيسي التالي:

• **كيف يمكن تهيئة واحياء وتفعيل محطة القطار المتواجدة في تلمسان مع تحسين تجربة المسافرين؟**
هذا التساؤل الرئيسي تتفرع منو التساؤلات الفرعية التالية:

- ما هي أهم المشاكل التي تعاني منها المحطة؟
 - ما هي التخصصات والتقنيات الجديدة التي يتم تبنيها لتلبية احتياجات المسافرين؟
 - كيف يمكن تحسين خدمات المحطة وجعلها أكثر فعالية وراحة للمسافرين؟
- ل للوصول إلى الإجابة على التساؤلات المطروحة في الإشكالية نقتراح ثلاث فرضيات:

الفرضية أولى:

وضع استراتيجية فعالة تسمح بتهيئة المحطة من اجل استرجاع وظيفتها الجمالية

الفرضية الثانية:

تعزيز تطوير الأماكن العامة من خلال إنشاء حدائق ترفيهية وأماكن تجمعات.

الفرضية الثالثة:

نحن نتطلع إلى دمج منطقة المحطة في محيطها الحضري من خلال خلق بيئة حضرية متناغمة وتعزيز الأنشطة التجارية والسكنية والثقافية.

باختصار، تتمثل افتراضاتنا الطموحة في تحويل محطة تلمسان إلى بنية حديثة وعملية، لتحسين الأماكن العامة لإنشاء مساحات جذابة، ودمج منطقة المحطة بسلاسة في المدينة. ستساعد هذه المبادرات في تحسين نوعية حياة السكان وتعزيز جاذبية تلمسان كوجهة سياحية.

أسباب اختيار الموضوع

الأسباب الموضوعية

يرجع السبب الرئيسي لاختيارنا موضوع الدراسة إلا أن محطة القطار عنصر مهم للتنمية الحضرية ومحاولة معرفة اسباب والدوافع التي أدت اختلال وتدهور المحطة وكذلك أهمية القطار كوسيلة فعالة ومستدامة للنقل، وتحليل تأثير تهيئة محطة القطار في تلمسان على تعزيز استخدام النقل العام وتقليل ازدحام الطرق وتلوث الهواء أيضا تحسين توفر الخدمات العامة في محطة القطار

الأسباب الذاتية

بالنسبة للأسباب الذاتية تلمسان مدينتنا التي ترعرعنا فيها معروفة بتاريخها العريق والفن والتراث الذي خلفه الاستعمار منذ القدم وتعتبر المحطة كمبنى تراثي منذ الاستعمار الفرنسي

أهداف الدراسة

- تحويل المحطة إلى مكان رمزي للمدينة وتعزيز تطوير المتاجر والخدمات في المحطات لجعلها أكثر ديناميكية وجاذبية للمقيمين والزوار.
- ضمان الاستمرارية الحضرية من خلال دمج المحطة بشكل متناسق في النسيج الحضري المحيط، وإنشاء روابط وظيفية وجمالية مع الأحياء المجاورة.
- استخدام المحطة كرافعة للتنمية الإقليمية من خلال تسليط الضوء على حداتها والمساهمة في الترويج العام للإقليم.
- إعادة تصميم حيز المحطة لتحسين الأداء الوظيفي وإمكانية الوصول، وتحسين تدفقات الركاب وتوفير المرافق لتسهيل السفر والتفاعل.
- الالتزام بنهج ملموس من خلال التدخل في موقع قائم من أجل حل المشاكل المحددة وتقديم حلول عملية لمستخدمي المحطة.
- استعادة صورة منطقة المحطة بإعطائها هوية متجددة وجذابة وتعزيز تنميتها الاقتصادية والاجتماعية.

منهجية البحث

بعد قيامنا بتحديد المشكل المراد دراسته وأهداف هذه الدراسة تبين لنا الاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي والمنهج المقارن الذي بدوره يسمح لمباحث بالوصف المنظم والدقيق للظاهرة، وهو يعتمد على جمع المعلومات والبيانات والحقائق من إطار مجال البحث ثم تحليل وتفسير واستخلاص النتائج الخاصة بالبحث، من أجل الوصول إلى تعميمات يزيد بها الرصيد المعرفي حول الظاهرة، وتكمن أهمية المنهج الوصفي التحليلي في دراستنا إلى تشخيص الظاهرة كما هي قائمة في الواقع والحصول على بيانات وصفية حول واقع المحطة

الصعوبات والعوائق المواجهة أثناء البحث

ككل بحث علمي فإنه خلال عملية الدراسة والبحث قد تواجه الباحث جملة من الصعوبات والتي تؤثر بشكل كبير على مسار الدراسة، وخلال قيامنا بالدراسة الحالية واجهتنا بعض المشاكل وهي:

- صعوبة التعامل مع الجهات المهمة (بالأرشيف البيروقراطية الإدارية).
- ندرة وغياب الوثائق الرسمية

هيكلية المذكرة

اقتضت الدراسة على أن يكون بحثنا في ثلاثة فصول رئيسية مسبقة بالفصل النظري ومختومة بالخاتمة العامة وهي كالآتي:

قسم تمهيدي تناول إشكالية البحث بصفة عامة، مع تبيان أسباب اختيار الموضوع وأهداف الدراسة.

الفصل الأول: الفصل النظري

تضمن مفاهيم مفتاحية ودراسات سابقة ومشابهة التي لها علاقة بموضوع دراستنا انقسم هذا الفصل الى ثلاث مباحث المبحث الأول يتعلق بكل المفاهيم الأساسية المتعلقة بأساسيات التصميم والتهيئة أما المبحث الثاني كل ما يتعلق بالنقل والنقل بالسكة الحديدية أما المبحث الثالث يتكلم عن التراث خاصة التراث الاستعماري

الفصل الثاني: الفصل التحليلي

يتضمن هذا الفصل الدراسات التحليلية ينقسم الى ثلاث مباحث المبحث الأول بدراسة مدينة تلمسان أما المبحث الثاني دراسة محيط المحطة البعد التاريخي والمعدات العامة اما بالنسبة للمبحث الثالث يتخصص بالدراسة التحليلية لموقع المحطة إمكانية الوصول، التوجيه، التضاريس

الفصل الثالث: تهيئة المحطة

ينقسم هذا الفصل الى مبحثين المبحث الأول يختص بدراسة الأمثلة الخمسة أما المبحث الثاني يتعلق بتهيئة المحطة ثم تنتهي خطة البحث بخاتمة

الفصل الاول: الفصل النظري

تمهيد:

محطة القطار هي نقطة هامة في شبكات النقل العامة، حيث تعد واجهة للمسافرين ومركزاً للتواصل والتحول بين وسائل النقل المختلفة. قد تكون بعض محطات القطارات بحاجة إلى إعادة تهيئة لتلبية احتياجات المسافرين وتحسين البنية التحتية والتصميم العام ولهذا من المهم معرفة مفاهيم معينة خاصة بالمجال لذلك سأجمع في هذا الفصل مجموعة من المفاهيم والتعاريف المتعلقة بموضوعنا ومشروعنا من أجل إرساء أساس نظري محكم يكون بمثابة دعم لأساس مشروعنا

الفصل الأول: الفصل النظري

المبحث الأول: المفاهيم العامة

1. تعريف التهيئة

1.1. لغة

تهيئاً فلانٌ للعمل: استعدَّ له، وأخذ أهبطه

1.2. اصطلاحاً

هو مصطلح عام يستخدم ليدل على مجموعة من عناصر التهيئة التي تعمل معاً لتعيين جميع الإجراءات التي تهدف إلى تنظيم تكيف الفضاء المادي وفقاً لمعايير محددة. يمكن أن يكون، على سبيل المثال، تطوير مساحة عامة، أو مسكن، أو شركة، أو حديقة، أو مدينة، أو منطقة، وما إلى ذلك.

قد تشمل التهيئة في تطوير البناء، والتجديد، وتركيب المعدات، وإعادة الغطاء النباتي، والديكور، واللافتات، والتنمية المستدامة. يمكن تنفيذه من قبل الجهات الفاعلة العامة (السلطات المحلية، الدولة) أو القطاع الخاص (مطورو العقارات، الشركات)، وغالباً ما يخضع لأنظمة محددة اعتماداً على طبيعة المساحة المراد تطويرها والاستخدام المقصود لها.¹

2. تعريف إعادة التهيئة

هي إجراء يتكون من مراجعة أو تعديل أو إعادة تنظيم تخطيط مساحة موجودة، سواء كانت مبنى أو حي أو مدينة أو منطقة أكبر. يمكن أن تتضمن إعادة التطوير إعادة تخصيص المساحة لاستخدام جديد، أو إعادة تشكيل المساحات الداخلية، أو تغيير التخطيطات الحضرية، أو تجديد البنية التحتية الحالية وتطويرها. غالباً ما يكون الهدف الرئيسي لإعادة التطوير هو تلبية احتياجات المستخدمين الجديدة، أو تحسين وظائف الفضاء أو سلامته أو جمالياته، أو تعزيز التنمية المستدامة والاستدامة البيئية.

¹ <https://www.almaany.com/ar/dict/ar-ar/%D8%A7%D9%84%D8%AA%D9%87%D9%8A%D8%A6%D8%A9>

3. مفهوم كلمة التصميم

هو ما يبذل من جهد للوصول لخطة ذات أهداف ووظائف محددة² هو الابتكار والخلق والابداع التشكيلي لإنتاج أعمال جميلة ممتعة ولها منفعة³ فهو كذلك العمل الخلاق الذي يحقق غرضه والذي يتكون من التعبير المبتكر لفكرة ما. بصياغة العلاقات التشكيلية بإحكام واع يخدم بناء العمل الفني⁴ كما انها العملية الكاملة لتخطيط الشكل وإنشائه بطريقة ترضي العقل وترضيه وتلبي احتياجات ورغبات الناس وظيفياً وجمالياً، يوجد التصميم في العديد من الحرف والمجالات مثل التصميم الداخلي وأزياء التصميم وتصميم الجرافيك والتصميم الصناعي. التصميم الحضري والأثاث... تعتمد عملية التصميم على القدرة الإبداعية للمصمم، لأنه يستخدم ثقافته وخياله ومهاراته الإبداعية لخلق عمل واقعي وجاد، ويجب أن يفي التصميم بالغرض أو الوظيفة المحددة

3.1. إعادة التصميم

على حسب قاموس (اكسفورد) إعادة التصميم على انه تصميم شيء مرة اخرى او بطريقة مختلفة. قد يكون من المناسب أن نلاحظ أن إعادة التصميم يختلف عن التصميم في ان الأول يركز على ما هو موجود بالفعل، في حين يسعى الأخير إلى خلق شيء جديد وأصلي⁵. باختصار، يتعلق التصميم بنقل فكرة أو رسالة من خلال إنشاء الصور. في المقابل، تهدف إعادة التصميم إلى تغيير التصميم الحالي، وهي (إعادة التصميم) لا تركز فقط على ما تغير في التصميم، ولكن أيضاً على الذي لن يتم تغييره أيضاً

3.2. ماهية التصميم

إن السبب الرئيسي في التصميم عامة " وجود الغرض " أو الوظيفة وإذا لم يكن هناك غرض فلا وجود للتصميم لهدف إنساني وغالبا ما يكون القلم والورق هما الخدمات الابتدائية المستعملة في تنفيذ التصميم حيث أن المصمم يبدأ بخطوط ارتجالية ترسم فكرة المصمم ثم تأخذ هذه الخطوط الارتجالية شكلها المنظم والهندسي إلى أن تصل الخطوط إلى الشكل النهائي للتصميم⁶

3.3. مصادر التصميم

-الطبيعة

تمثلها الأشجار والأنهار والزهور والفواكه والطيور... وغيرها من العناصر الطبيعية التي تحيط بالمصمم وتفرض عليه خطوطاً خاصة تتحدث باللغة الطبيعية التي تشكل بيئة المصمم وتمنحه الشخصية التي تجعله متميزاً عن غيره. المصممين في بيئة أخرى من طبيعة مختلفة

² باسم محمد عايش عبد العزيز، تصميم الديكور الداخلي، الطبعة الأولى، 2006م-1426هـ، عمان، الأردن، ص1

³ أ. عدلي محمد عبد الهادي ومحمد عبد الله الدراسية، مبادئ التصميم، الطبعة الأولى، 2009م-1430هـ، عمان، الأردن، ص41

⁴ خلود بدر غيث ومعتصم عزمي الكرابلية، مبادئ التصميم الفني، الطبعة الأولى، 2008م، 1429هـ، عمان، الأردن، ص8

⁵ الدكتور رافي نجم الدين، مدونات في الفن والتصميم، الطبعة الأولى، 2016م، عمان، الأردن، ص157

⁶ خلود بدر غيث ومعتصم عزمي الكرابلية، مبادئ التصميم الفني، الطبعة الأولى، 2008م، 1429هـ، عمان، الأردن، ص10

- المعمار

كعنصر من عناصر البيئة في صورة المباني ومساجد وكنائس والطابع المعماري الغالب عليهم يوحي للمصور بالخطوط والزخارف⁷

- المتاحف والمعارض

كما ان في زيارة المصمم للمتاحف والمعارض واتصاله بحضارات مختلفة تأثره بالتراث القومي ودراسته للحضارات التاريخية على مر العصور ينعش فكرة ويلهمه بالعديد من التصميمات⁸

- الفنون

الفن بجميع أنواعه والمسرح والباليه ... إلخ ... هي أرض خصبة للإلهام والإبداع المبتكر ... نوع المواد التي يمكن أن تكون مصدر إلهام للمصمم وقلب الابتكارات المتعددة والأشياء التي قد يحيط بها المصمم من حوله. اطع على مصادر الإلهام لأفكار جديدة في. هذه الأشياء ذات قيمة قليلة للناس العاديين

3.4. العوامل المؤثرة في التصميم

• عوامل جغرافية

تتضح في كثير من الأبحاث الجغرافية أن للبيئة الطبيعية لها دور في التصميم، وللتضاريس تأثيرها على المناخ فارتفاع المكان يقلل من درجة الحرارة كما أن الجبال العالية تصد الرياح فتمنعها من الوصول إلى ما ورائها، أما أثرها في التصميم فالأرض المنحدرة انحداراً شديداً تصعب فيها عملية التسوية لإقامة المباني أما في حالة الأرض المنبسطة فيمكن إقامة المنشآت عليها دون الحاجة لعمليات الحفر والهدم.

المناخ

يشترك المناخ مع غيره من العناصر الطبيعية في إعطاء وصورة مميزة

عناصر المناخ

الحرارة

تؤثر الحرارة في التصميم حيث يراعي حسن اختيار المواد المستخدمة بحيث تناسب مع الشكل العام ونعالج المشاكل الفنية الناتجة في تأثيرات الحرارة الشديدة وللرطوبة النسبية، وكذلك يراعي التوزيع الجيد للوظائف أثناء عملية التصميم⁹

الرياح

تؤثر الرياح في التصميم حيث يراعى وجود تيار طبيعي من الهواء داخل المبنى لتوفير تهوية جيدة عند فتح الشبابيك بمعنى آخر المبنى لاستقبال النسيم اللطيف وطررد الروائح الغير مرغوب بها وكذلك احاطة المبنى بالمساحات الخضراء والأشجار

⁷ خلود بدر غيث ومعتصم عزمي الكرابلية، مبادئ التصميم الفني ص12

⁸ نفس المرجع ص12

⁹ باسم محمد عايش عبد العزيز، تصميم الديكور الداخلي، الطبعة الأولى، 2006م-1426هـ، عمان، الأردن، ص20

الأمطار

تؤثر الأمطار في تصميم المباني فظاهرة السقف المائل المنحدر تسمح بانزلاق مياه الأمطار وتمنع تسربها عبر السقف إلى داخل المسكن كما يراعى في مادة بناء السقف أن تكون مائعة بقدر الإمكان بتسرب مياه الأمطار

• عوامل اجتماعية

إذا كان للعوامل البيئية والطبيعية آثارها الواضحة، فهناك عوامل أخرى لها تأثير مباشر، بما في ذلك العوامل البشرية لتحسين وإشباع الاحتياجات النفسية للناس، لأن الاهتمام بمشاعر الناس ومشاعرهم وأرواحهم هو ما يجعله ينمو بشكل عضوي. يتفاعل مع الفراغ بطريقة تمكنه من تلبية احتياجاته الوظيفية والنفسية والروحية لإطفاء الحياة في التصميم¹⁰

• العوامل السياسية والاقتصادية

يتأثر التصميم أيضاً بالظروف السياسية في المجتمع فالمجتمعات أو النظم الاجتماعية السائدة، ففي المجتمعات التجارية كالمجتمعات الرأسمالية في القرن العشرين يتخذ التصميم وسيلة رفيعة للدعاية¹¹

• العوامل البيولوجية

إن البيئة تختلف لدى الإنسان نظراً يدرك من خلالها الظواهر المحيطة به حيث يستفيد من معطيات العصر، وبما أن العامل البيولوجي يرتبط بشكل مباشر في البيئة الطبيعية حيث يتحدد من خلاله دراسة قطاعات التربة، نجد أنه في كثير من الأبحاث التربة لها دوراً أساسياً في التصميم خاصة في التصميم المعماري.¹²

• العوامل التاريخية

إن الإنسان الأول عرف الكيف لأول مره فراغ طبيعي ومأوى له بنظرته وذلك لاحتياجاته للحماية والأمان من العوامل والظروف البيئية المحيطة به فاستخدم جلود الحيوانات وأدبارها ثم بدأ باستخدام البوص وفروع الأشجار لإقامة الجدران والأسقف ثم استخدم الأحجار الطبيعية ثم استعمل التربة الطينية والطيني في عمل قوالب من الطوب ثم مع مرور الزمن تعاقب الأجيال وظهور حضارات مختلفة في مواقع وأماكن متعددة¹³

• العوامل الدينية

يؤثر الدين على الشكل والتصميم، ومن خلال النسب المستخدمة والتأثيرات التي يمكن أن تتجلى، يكون للدين تأثير كبير على تلبية الاحتياجات النفسية للإنسان وجميع الظروف المناسبة والمساعدة لتحقيق الإنسانية، ذلك هو الشعور بالهدوء والراحة وراحة البال، أو الشعور بالعظمة والرهبة ... إلخ

• شخصية المصمم

لكل فرد طريقة أو أسلوب في العمل بشكل عام كما إن أسلوب المصمم واستعداداته الفراغية التي تميز بها الأسلوب الذي يتبعه في معالجة التصميم تنأثر إلى حد كبير بثقافته ومعتقداته¹⁴

¹⁰ ن باسم محمد عايش عبد العزيز، تصميم الديكور الداخلي ص 21

¹¹ نفس المرجع ص 23

¹² نفس المرجع، ص 24

¹³ نفس المرجع ص 25

¹⁴ نفس المرجع ص 25

• الموضوع

يؤثر الموضوع على التصميم ويجعله غنيا بالأشكال والألوان والقيم السطحية التي يوحى إليها، ويجب ان نلاحظ ان أفضل التصاميم هي التي تعايش المصمم وانفعل بها وخبرها لان المعاني والأشكال الدخيلة على حياته أو الغريبة عنها وهذه بدورها تؤثر على الشعور وتضفي نوعا من التعاطف والتجاذب

• الوظيفة

ان مفهوم الوظيفة موجود منذ الأزل وهذا جلي في أعماق الإنسان البدائي الأول اعد أدواته وأسلحته لغرض الدفاع عن نفسه من عوامل الطبيعة بأشكال تتناسب مع وظيفتها وبناء على ذلك يعتبر التصميم وظيفة وجدت لتلبية حاجات محددة للإنسان¹⁵

• المواد الخام

ان للمواد الخام المستعملة في التشكيل وطرق استخدامها تأثير كبير في تحديد الشكل المراد تصميمه ومعرفة المصمم للمواد والخامات بريد من قدرته على الابتكار، فكلما اتسعت معرفته بإمكانيات الخامة وطرق معالجتها أدى إلى ازدياد أفكاره التخيلية وقدرته على الخلق وكل خامة لها خصائصها الذاتية من حيث قوة والمتانة والمرونة. وفي عصرنا هذا عصر التقدم والصناعة المواد كثير والحجم واللون ... لذلك يجب الاستفادة مما توصل إليه العلم وما تقدمه الثورة الصناعية من مواد يوفرها هذا العصر في أساليب جديدة في العمل والإنشاء¹⁶

4. تعريف المحيط

هو الوسط الداخلي او الخارجي بما فيه الأرض والهواء والبحر والمياه الجوفية والسطحية وإلى جميع العناصر التي من صنع الإنسان التي تحيط بالكائن الحي أو النظام، والتي يمكن أن تؤثر على تطوره أو نموه أو صحته أو بقاءه. ويشمل الجوانب البيئية والاقتصادية والاجتماعية والسياسية والأخلاقية والثقافية. تعد حماية البيئة وإدارتها من القضايا المهمة لضمان استدامة كوكبنا ونوعية حياة الكائنات التي تعيش فيه.

5. مفهوم تصميم المحيط

يُطلق عليه أيضًا التصميم البيئي، وهو نظام يتكون من تصميم المساحات أو الأشياء أو الأنظمة التي تتكيف مع بيئتها الطبيعية والاجتماعية. إنها مسألة إنشاء منتجات أو تجهيزات تأخذ في الاعتبار القيود البيئية واحتياجات المستخدمين. يمكن تطبيق هذا التخصص في العديد من المجالات، مثل الهندسة المعمارية، والتخطيط الحضري، والمناظر الطبيعية، والتصميم الصناعي، وما إلى ذلك. الهدف الرئيسي للتصميم البيئي هو إنشاء حلول مستدامة وصديقة للبيئة تلبى احتياجات المستخدمين وتحسن نوعية حياتهم.

¹⁵ باسم محمد عابيش عيد العزيز، تصميم الديكور الداخلي ص 26

¹⁶ نفس لمرجع، ص 27

المبحث الثاني: النقل بالسكك الحديدية

1. تعريف النقل

النقل حسب ما جاء في قاموس " لاروس " هو: (عملية حمل من مكان إلى آخر) أما القانون فيعرفه أنه كل نشاط يكون من خلال شخص طبيعي أو اعتباري ينقل اشخاص أو بضائع الى مكان اخر.¹⁷

كما يعبر عن النقل بكل حركة يتم فيها تحويل مادة أو سلعة من موضعها، فمفهوم النقل واسع يختلف حسب نوع الاختصاص وهذا المفهوم يقترن في كثير من الاحيان بالحركة ويمكن القول إنه خدمة من أجل جلب منفعة في الزمان والمكان حيث يتم نقل المواد والأشخاص باستعمال وسائل مختلفة¹⁸ كالطيران والسكك الحديدية والنقل البري والنقل بالكابلات والنقل عبر خطوط الأنابيب والنقل الفضائي.

2. تعريف النقل في القانون الجزائري

قد عرف القانون الجزائري خدمة النقل في نص المادة 16 من القانون رقم 17.88 المؤرخ في 10 ماي 1988 بما يلي: يعد نقل كل نشاط ينقل بواسطته شخص طبيعي او معنوي أشخاصا او بضائع من مكان الى اخر على متن مركبته مهما كان نوعها.

3. أنواع النقل

النقل المائي: نقصد به النهري والبحري وهو من أقدم انواع النقل التي استخدمها الانسان خاصة من قبل الدول المجاورة

للمسطحات المائية (محيطات، بحار، بحيرات..). وقد استخدمت السفن الشراعية، ثم السفن البخارية مع بداية الثورة الصناعية، اما حديثا فأصبحت السفن تسير بقوة البترول والغاز وبعضها بقوة الطاقة النووية

النقل البري: وهو الوسيلة المتوافرة والمناسبة في كثير من الأحيان، هو أكثر وسائل النقل انتشارا والمتمثل في الطرقات، السكة الحديدية، خطوط الأنفاق، الباص، الأنابيب، المركبات

النقل الجوي: ويتمثل في الطائرات، طائرات جوية مائية، مطارات¹⁹.

4. انواع وسائل النقل

يتطلب التنقل عدة طرق منها

4.1. المشي على الاقدام

يعتبر السير على الأقدام وسيلة الانتقال البدائية الأولى يتحكم في وجود حركة المشي على القدمين: قصر المسافة يستحسن المشي اقل من 400 متر على القدمين



¹⁷ الجريدة الرسمية العدد 44، بتاريخ 08 اوت 2001، المادة: 02، ص 05 .

¹⁸ مرزوق محمد الزين، مسعودي إسماعيل. (تأثير النقل الحضري على التوسعات العمرانية (dissertation Doctoral) معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة المسيلة، 2018، ص 2

¹⁹ محمد توفيق سالم، هندسة النقل والمرور، دار الراتب الجامعية، 1985.



4.2. التنقل بالسيارات الفردية

موجودة بكثرة بالدول الغنية ضرورية من اجل التنقل لمسافات كبيرة
ضرورية أيضا عند قلة وسائل النقل الجماعي رمز للحرية وتأكيد للشخصية
من الناحية الاجتماعية



4.3. التنقل بالدراجات الهوائية

وسيلة غير مكلفة وغير ملوثة وتساعد على ممارسة الرياضة تستعمل لقطع
المسافة أكثر من التي تقطع سيراً وأقل من التي تقطع بالسيارة أيضا هي وسيلة
اساسية للنقل في الدول الصينية والهندية والإفريقية.



4.4. التنقل بالدرجات النارية

بارتفاع المستوى المعيشي ظهرت الدرجات ذات المحرك.



4.5. النقل الجوي

النقل الجوي هو نشاط اقتصادي ومنظم تشمل جميع عمليات نقل البضائع
بجميع أنواعها على الصعيدين المحلي والدولي يتميز النقل الجوي بسرعه
ومستواه البالغ السلامة والانتظام والموثوقية.



4.6. النقل البحري

هو أهم وسيلة نقل لنقل البضائع (البحرية التجارية)



4.7. النقل بالسكك الحديدية

السكك الحديدية هي نظام نقل موجه يستخدم لنقل الأشخاص والبضائع.
يتكون من بنية تحتية متخصصة وعربات السكك الحديدية وإجراءات
التشغيل التي تحقق أقصى استفادة غالباً ما يشمل الإنسان²⁰

²⁰ Boukha Hassane Walid, Rahmoun Amine, Projet de fin d'étude pour l'obtention du diplôme d'architecture d'état, spécialité architecture, thème transport " La gare ferroviaire a Bejaia ", 2014/2015, université Abou Bekr Belkaid, P 20

4.8. التنقل بواسطة وسائل النقل الجماعية (الحضري) ²¹

توجد ايضا وسائل نقل نصف جماعية وجماعية مصغرة :

- في دول العالم الثالث نجد ايضا العربات المدعومة بالطاقة البشرية او الميكانيكية تحمل من شخص الى ثالث اشخاص .
- الوسيلة الاكثر هي سيارة الاجرة الجماعية تحمل من 4 الى 10 اشخاص وتتبع طريق خاص مثل خط الحافلة وتتوقف حسب الطلب. تتضمن هذه السيارات التنقل الداخلي وايضا الخارجي
- حافلات ذات النقل العام: متواجد في جميع المدن جميع الاحجام

5. تعريف النقل الحضري

هو خدمة تقوم بالربط بين مختلف نقاط التجمع الحضري، تخص تنقل الأفراد والسلع لتغطية الاحتياجات وتحقيق التكامل والانسجام بشكل وثيق، يهدف إلى إعطاء ديناميكية للحياة في المدينة وضمان التنقلات لكل المستعملين ²².

والنقل الحضري هو مجموعة التقنيات والوسائل والهيئات والبنى التحتية والوسائل التي تهدف مجتمعة في مجملها إلى تنظيم تنقلات الافراد والسلع في الوسط الحضري في ظروف مثلى من وقت وتكلفة وراحة. ²³

6. تعريف شبكة النقل الحضري

هي مجموعة الهياكل القاعدية المستعملة لنفس النمط، ولذلك يمكن أن نجد شبكة نقل (طرق وسكك حديدية، شبكة نقل بحرية، جوية، محلية ودولية)، كما يمكن أن نجد كذلك شبكة نقل حضرية وما بين المدن الخطوط الحضرية. ²⁴

7. تعريف النقل البري

يمكن القول إنه النقل الذي يكون على البر، مهما اختلفت الوسائل (قطارات، حافلات سيا ارت،) ويستعمل النقل البري بكثرة في مجالات النقل ²⁵

8. تعريف الهياكل القاعدية للنقل

وهي الآليات التي يقوم عليها النقل، سواء محطات النقل المسافرين أو شبكة الطرق او المواقف... الخ. ²⁶

²¹ بحوري كنزة تسيير وتنظيم النقل الحضري لمدينة حمام الضلعة السنة الجامعية: 2016 - 2017، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر أكاديمي إعداد الطالبة، ص 13 و14.

²² الجريدة الرسمية العدد 44، بتاريخ 08 اوت 2001، المادة: 16، ص 06.

²³ شاكرك لخضر، مشروع القطار الحضري (الترامواي) لمدينة باتنة، دراسة تشريعية مكملة لنيل شهادة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير (2010/2011)

²⁴ نوال بن عميرة، الازدحام المروري في الشوارع الرئيسية للمدينة، دراسة حالة محور رئيسي لمدينة الجلفة، مذكرة تخرج لنيل 10 شهادة الماستر 2016، معهد تسيير التقنيات الحضرية، المسيلة، ص 02

²⁵ لطيب دحماني وآخرون، تهيئة وتسيير محطات نقل المسافرين حالة المسيلة، مذكرة لنيل شهادة مهندس دولة، معهد تسيير التقنيات الحضرية دفعة 2011، جامعة محمد بوضياف المسيلة، ص 07.

²⁶ الطيب دحماني وآخرون، تهيئة وتسيير محطات نقل المسافرين حالة المسيلة، نفس المرجع ص 07.

9. تعريف محطة النقل

هي منشأة ثابتة تستخدم أغراض النقل، وهي تميز بداية الخطوط أو نهايتها أو كلاهما، حيث يتم على مستواها تبديل الرحلة أو نهايته وهي مكان تواجد وسائل النقل بكافة أنواعها من أجل نقل الأشخاص والبضائع من مكان إلى آخر²⁷

10. أنواع محطات النقل

يمكن تقسيم محطات النقل وفق الوسيلة المستعملة إلى:

10.1. محطة النقل البري

تربط منطقة أو عدة مناطق بالاتصال مع أنماط النقل الأخرى لتسهل للمسافرين استعمال النقل العمومي.

10.2. محطة السكة الحديدية

من أهم وسائل النقل العام التي تعتمد عليها الدول وبشكل كبير في تحقيق أهدافها الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والعسكرية وذلك فيما يتعلق بنقل الأفراد أو البضائع على حد سواء كما أن مرور السكك الحديدية بمنطقة معينة يعتبر أحد الأسباب الرئيسية في تنمية تلك المنطقة وإيجاد التجمعات الحضرية الكبيرة، وبذلك يعتبر النقل بواسطة السكك الحديدية عاملاً من عوامل التوطن الصناعي²⁸.

11. تاريخ السكك الحديدية

تم تشغيل أول خط سكة حديد في العالم في عام 1825 في المملكة المتحدة من قبل المهندس جورج ستيفنسون (George Stephenson)، والذي ربط مدينتي ستوكون ودارلنجتون، التي كانت مخصصة لنقل الفحم فقط، كانت العربات تسحبها القاطرات البخارية. كان نقل الركاب عن طريق الجر تجرها الخيول.

في عام 1830، تم افتتاح أول خط سكة حديد مختلط بين مانشستر وليفربول لنقل الركاب لمسافة 51 كم تم سحب هذه العربات بواسطة قاطرات بخارية

منذ عام 1840، شهدت البلدان التي لديها الفحم، أو القدرة على استيراده، مثل أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية، تطوراً غير مسبوق في تجربة السكك الحديدية. تم بناء شبكات سكك حديدية كبيرة بين عامي 1830 و1890 للاستفادة من الثورة الصناعية. في عام 1875، بعد خمسين عامًا من ولادة أول سكك حديدية، كان لدى الولايات المتحدة 129 ألف كيلومتر من خطوط السكك الحديدية، بينما امتلكت أوروبا الغربية 123 ألف كيلومتر. بعد بضع سنوات.

²⁷ جمال صغيري، النقل الحضري وتأثيره في ادماج التجمعات الحضرية، مذكرة ماجستير، تسيير التقنيات الحضرية دفعة 13. 138. ص، 2009
²⁸ الجريدة الرسمية العدد 448 الصادر بتاريخ 2012-06-06.

في عام 1950، كان لدى العالم كله 363000 كم من السكك الحديدية، بما في ذلك 172000 كم في أوروبا و165000 كم في الولايات المتحدة. في ذلك الوقت، كانت الولايات المتحدة تخدم 350 ألف كيلومتر من خطوط السكك الحديدية، أي حوالي ثلث إجمالي العالم البالغ 1.3 مليون كيلومتر.²⁹

12. تاريخ السكك الحديدية في الجزائر

12.1. خلال الاستعمار

يعود وجود شبكة السكك الحديدية في الجزائر إلى الحقبة الاستعمارية تم تنفيذه في ثلاثة البرنامج الأول تأسست عام 1857 والثانية عام 1879 والأخيرة عام 1907.

1857/04/08 بداية تاريخ السكك الحديدية في الجزائر بمرسوم للحكومة الفرنسية التي أجازت بناء 1.357 كم من السكك الحديدية في بلادها مستعمرة الجزائر. المشروع الأول يتعلق ببناء الجزائر العاصمة -البلدية، تم ادارة هذا المشروع من طرف الشركة الخاصة لمسمى Companies des chemins de fer algériens.

كما تم تنفيذ أعمال البناء لربط وهران بسيق، وكذلك ربط بين ميناء سكيكدة وقسنطينة. إلا أن المشاكل المالية أجبرت الشركة على تعليق العمل والتركيز على تطوير الخط من الجزائر العاصمة إلى البلدية، والذي تم افتتاحه في 1862/09/08. أيضا تم إنشاء خمس شركات أخرى لإنشاء الخطوط المتبقية:

1) شركة السكك الحديدية قالمة La Compagnie des chemins de fer Bône Guelma (BG)

2) شركة السكك الحديدية الشرق الجزائري (EA) la Compagnie de l'Est Algérien

3) شركة السكك الحديدية باريس-ليبون البحر المتوسط la compagnie de Paris-Lyon Méditerranée (PLM)

4) شركة السكك الحديدية غرب الجزائر (OA) la Compagnie de l'Ouest Algérien

5) شركة السكك الحديدية فرانكو جزائري (CFA) la Compagnie Franco Algérienne

1879/07/18، تم إطلاق حملة استثمارية جديدة على مستوى البلاد لتعزيز خطوط السكك الحديدية ذات المصلحة العامة، بهدف إضافة 1747 كم إلى الشبكة الحالية. في السنوات الثلاثين تمت إضافة 2035 كيلومتراً من خطوط السكك الحديدية إلى الشبكة، مما يشكل العمود الفقري لشبكة السكك الحديدية الجزائرية الحالية.

بين عامي 1907 و1946، أضافت شركة استثمارية ثالثة 1614 كم إلى شبكة.

1959/06/30، وقعت الدولة الفرنسية و OCFA اتفاقية لإنشاء شركة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر (CCFA) Compagnie des Chemins de Fer Français en Algérie.³⁰

²⁹ BOUZEBODJA MANAL OUGUENOUN HAMZA. " Ligne ferroviaire El Affroun – Tipaza : Etude en APD du tronçon El Affroun -Bourkika avec aménagement d'une gare "Mémoire de master en travaux publique année universitaire 2021/2022 Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou Faculté du Génie de la Construction page 02

³⁰ نفس المرجع ص 03

12.2. بعد الاستعمار

في عام 1963، تم تحويل هذه الشركة إلى شركة وطنية لسكك الحديدية الجزائرية (SNCF) Société Nationale des Chemins de Fer Algériens.

في عام 1975، طريق المغرب -الدار البيضاء -وهران -الجزائر -تونس تتكون من مادة جديدة من الفولاذ المقاوم للصدأ بنيت في فرنسا

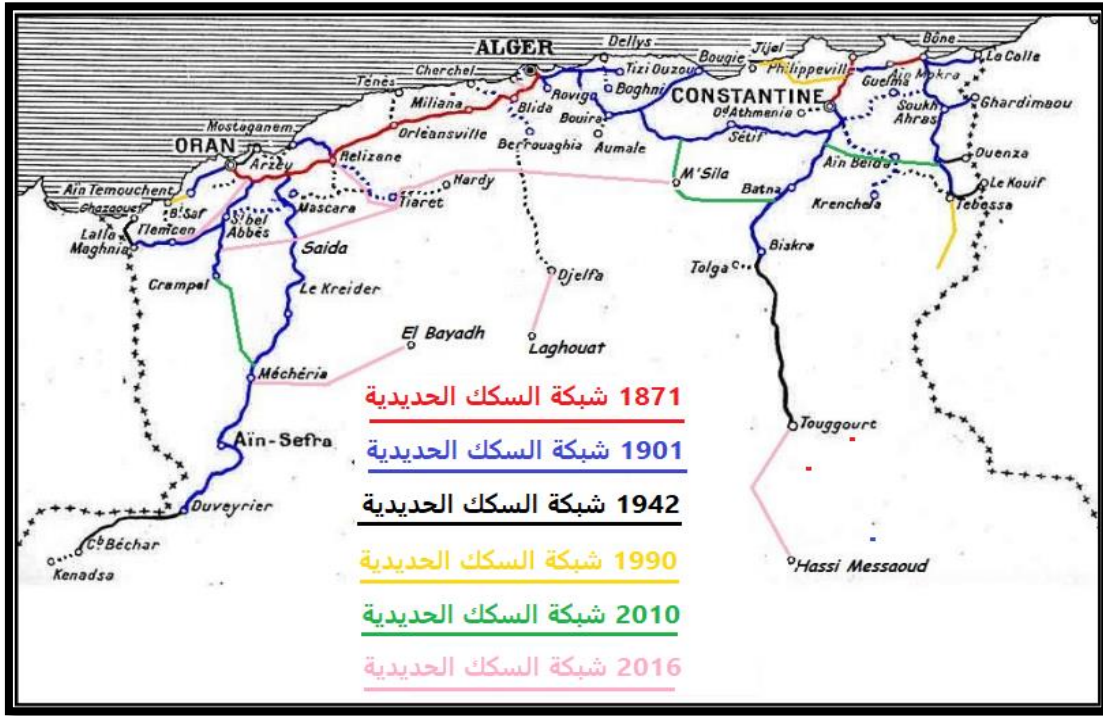
في 1976/03/31، عند انتهاء امتياز الدولة الفرنسي، قسمت الدولة الجزائرية SNCF الى ثلاث هيئات منفصلة، الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية (SNTF)، الجمعية الوطنية لدراسات وإنجاز البنية التحتية للسكك الحديدية (SNERIF) وشركة هندسة وإنشاءات البنية التحتية للسكك الحديدية (SIF).

في عام 1986، أدت الأزمة المالية إلى حل SNERIF و SIF، التي تم الاستيلاء على هذه الامتيازات من قبل SNTF، والتي غيرت وضعها في عام 1990 لتصبح EPIC.

في نهاية التسعينيات، قامت SNTF بتشغيل شبكة بطول 3500 كم.

في 2005، (ANESRIF) تم إنشاؤه لرفع الشبكة إلى 12500 كم في عام 2025.

في عام 2010، 315 كم من المسارات الجديدة مفتوحة، ولا سيما من برج بو عريريج الى المسيلة ومن عين توتة الى المسيلة وخط جديد بشار³¹



صورة 1: تطور شبكة السكك الحديدية من (1871 الى 2016)

مصدر: Google image

³¹ BOUZBOUDJA MANAL OUGUENOUN HAMZA." Ligne ferroviaire El Affroun – Tipaza : Etude en APD du tronçon El Affroun -Bourkika avec aménagement d'une gare " p 04

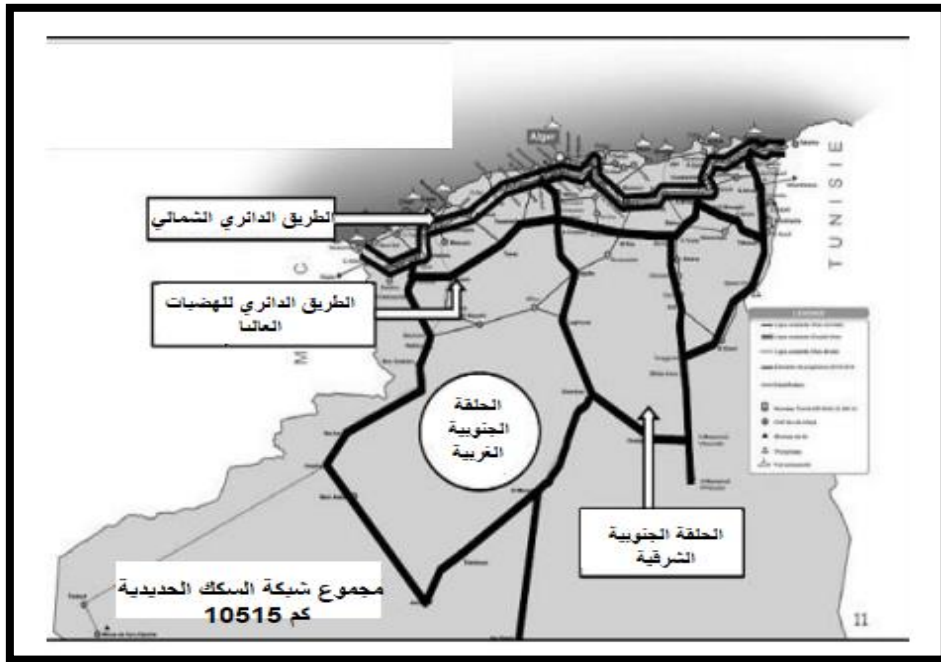
في 10/09/2018، تم تشغيل نظام الاتصالات سكة الحديد GSM-R لأول مرة في إفريقيا، يهدف نظام الاتصالات هذا إلى تأمين الاتصالات على شبكة مستقلة بين المركز المركب في الجزائر العاصمة والقطارات.³²

13. حالة النقل بالسكك الحديدية في الجزائر

على مدى السنوات الخمس الماضية، شهد قطاع النقل بالسكك الحديدية تطورا كبيرا، ويرجع ذلك أساسا إلى استعداد السلطات العامة لفتح مناطق نائية من البلد وتعزيز النمو الاقتصادي والاجتماعي العادل.

يبلغ طول شبكة السكك الحديدية الجزائرية 4200 كيلومتر وشهدت مؤخرا كهربة تدريجية لبعض الأقسام. يهدف هذا المشروع إلى ربط المدن الكبرى بالقطارات عالية السرعة. وتتولى الجمعية الوطنية للنقل بالسكك الحديدية (SNTF) مسؤولية إدارة هذه الشبكة التي تضم أكثر من 200 محطة تقع أساسا في شمال البلد.³³

في 2016/2017 أصبحت طول شبكة السكك الحديدية إلى 12,000 كيلومترات.



الصورة 2 : الخطوط الرئيسية لتطوير شبكة السكك الحديدية في الجزائر

مصدر: Google image

³² Mémoire de master en travaux publique BOUZBOUDJA MANAL OUGUENOUN HAMZA page 04

³³ Boukha Hassane Walid, Rahmoun Amine, Projet de fin d'étude pour l'obtention du diplôme d'architecture d'état, spécialité architecture, thème transport " La gare ferroviaire a Bejaia ", 2014/2015, université Abou Bekr Belkaid, P30

4573 كم	مجموع طول خطوط الشبكة
3854 كم	طول الخطوط العاملة
450 كم	طول خطوط المسار المزدوج
3404 كم	طول خطوط المسار الفردي
323.71 كم	طول الخطوط المكهربة
217	عدد المحطات العاملة
177	عدد حالات التوقف عن العمل
488	عدد (l'ouvrage d'art) التي يزيد افتتاحها عن 10 أمتار
6741	عدد (l'ouvrage d'art) التي يقل افتتاحها عن 10 أمتار
139	عدد الأنفاق
52 كم	طول النفق
232	عدد المعابر التي تمت صيانتها
1122	عدد المعابر غير خاضعة للرقابة

• شحن البضائع

زيادة الحمولة من 05 إلى 13 مليون طن في عام 2020، أو 160٪، تؤثر هذه الزيادة على جميع المنتجات (هيكله المنتجات والمتنوعة بما في ذلك الحاوية التي تعتبر منتجاً يتمتع بإمكانات نقل عالية).

• نقل المسافرين

زيادة عدد الركاب من 30 مليون إلى 80 مليون مسافر في عام 2020، بزيادة قدرها 160٪. (يمثل نقل الركاب 92٪ أو 73 مليون مسافر).³⁴

14. تعريف بمحطات القطارات

تعرف محطات نقل الركاب بأنها الموقع أو المبنى الذي يستخدم به نوع واحد أو أكثر من وسائل النقل لانتقال من مكان الى آخر، ويعرف ايضاً بأنه الموقع أو المبنى المخصص لنقل الركاب بين وسيلتين او أكثر من وسائل النقل المختلفة، وتصنف محطات نقل الركاب الى: محطات النقل الجوي والتي تخص أبنية المطارات وخدمات النقل الجوي، ومحطات النقل المائي والتي تخص الموانئ البحرية والنهرية، ومحطات النقل البري والتي تشمل كل من محطات الحافلات ومحطات سكك الحديد بأنواعها المختلفة³⁵ تعددت التعاريف التي تطرقت الى مفهوم محطات القطارات ومنها :

- تعرف محطات القطارات على انها واحدة من أهم أنواع المباني الحديثة والتي تؤدي مجموعة متنوعة من الوظائف، بالإضافة إلى السماح بالوصول إلى القطارات، فهي عبارة عن مراكز للتسوق وأماكن للتجمع ومعالم حضرية. إذ تعد المحطات أماكن مميزة ومعقدة تساعد على تشكيل وتعريف المدن التي تخدمها من خلال تفاعلاتها الاجتماعية والثقافية والوظيفية.³⁶
- تعرف المحطة بالمكان الذي تتوقف عنده القطارات في أثناء سيرها حسب توقيت وترتيب مسبقين لصعود المسافرين إليها أو نزولهم منها.³⁷
- تعرف محطات القطارات بأنها وسيلة نقل عام عالية الجودة تعمل بوصفها نقطة مركزية الاستيعاب أعداد كبيرة من الركاب المغادرين والقاصدين، إذ توفر المحطات للمسافرين نقطة الاتصال الرئيسية بين خدمة النقل العام والوجهة المنشودة.³⁸

³⁴ Sarra BENOSMAN, Sarra BENSARI, mémoire master en architecture, thème transport " RENOVATION ET EXTENSION DE LA GARE FERROVIAIRE DE TLEMCEN ", 2017/2018, université Abou Bekr Belkaid, P 07

³⁵ Edwards, B, "Sustainability and the design of transportation interchanges", John Wiley & Sons, London, UK. 2011.

³⁶ Edwards, B, " The modern station : new approaches to railway architecture", Taylor & Francis, 1997

³⁷ حميدة، حسن محمد(الدكتور) وسالم، محمد توفيق "هندسة السكك الحديدية"، الجزء الثاني، 1982

³⁸ Queensland Trans Link Transit Authority (QTTA), "Public Transport Infrastructure Manual", Transport and Main Roads Department, Queensland Government, Australia, 2012.

15. تاريخ محطة القطار

تعد محطات السكك الحديدية أحد الأمثلة على التصنيع وأحد عناصر التحضر في القرن التاسع عشر اكتسبت تدريجياً أهمية تاريخية واجتماعية وجمالية تتجاوز وظيفتها التقنية البسيطة³⁹ ظهرت لأول مرة في إنجلترا حوالي عام 1820، ثم في فرنسا وأخيراً في جميع البلدان الأخرى التي فازت بها التنمية الصناعية، بما في ذلك المستعمرات

وتعتبر المحطات بشكل جيد عن مختلف أنواع التنظيم أو الإدارة التي ترأست إنشاء وتطوير السكك الحديدية في العالم. بعد فترة من فقدان الهوية في منتصف القرن العشرين، خضعت بنية المحطات للتجديد بفضل ظهور قطارات عالية السرعة في أوائل الثمانينيات.

تقدم هذه المباني نظرة ثاقبة غنية بشكل خاص لتاريخ العمارة الحديثة من القرن التاسع عشر. منذ ظهور ظاهرة السكك الحديدية حتى يومنا هذا، استرجع تاريخ تطور الفكر المعماري في مواجهة نفس المشكلة لكن تاريخ المحطة قدم للمؤرخين صعوبات محددة. في الواقع، تشكل المحطات مجموعة دائمة التغير يجب أن تتكيف مع التغيرات في تقنيات وخدمات السكك الحديدية (الكهرباء، والنمو في حركة المرور في الضواحي، والاتصالات الدولية، وما إلى ذلك). في بعض الأحيان تكون عدة محطات مجاورة في نفس المحطة (Grand Central I) غراند سنترال وII في نيويورك، محطة الشمال I وII Gare du Nord في باريس...)، أو خضعت نفس المحطة لتحول جذري (Union Station، Washington DC). ونتيجة لذلك، غالباً ما لا يكون من الممكن تحديد مهندس معماري واحد أو تحديد تاريخ إنجاز واحد تميل الأعمال المخصصة للمحطات إلى التكاثر منذ السبعينيات، لكن اختلافاتها في النهج (التقني والاجتماعي والجمالي) واضحة في تعقيد الموضوع⁴⁰

³⁹ Kadi Samira, Ikhlef Rabab, Pour l'Obtention Du Diplôme d'Architecte d'Etat, " Rénovation de la gare ferroviaire de Tlemcen, une action de revitalisation du quartier ", 2013/2014, université Abou Bekr Belkaid, p 23

⁴⁰ <https://www.universalis.fr/encyclopedie/gares-architecture/>

16. تطور القطارات



1804 أول قاطرة بخارية
في العالم لريشارل طرفنتك



1829 أول قاطرة بخارية في
فرنسا لمارك سانغ



1839 "نابوليون" أول
قاطرة بخارية في السلس



188/1850



1856/1870 سيارة قطار للإمبراطور
نابوليون 3

1885 قاطرة 701 شمال أول مركب
رباعي الأسطوانات

ظهور الإشارات
الميكانيكية في
أواخر القرن 19



1910، 230D9 شمالاً: من
سمات قاطرات القطار السريع
قبل عام 1914



1933 قاطرة
كهربائية عالية
السرعة 2D2



1955 BB 9004 الرقم القياسي العالمي
لسرعة القاطرة الكهربائية 331 كم/سا

1956 أول قاطرة
الخط الرئيسي SNCF



1997 عربة إقليمية



1981 اول TGV في الخدمة

صورة 3: صور لتطور القطارات
مصدر: «L'évolution des trains»

17. أنواع محطات المسافرين

المحطات هي نقاط توقف بدون مبنى للركاب ووجود دائم للموظفين، ويمكن تجسيد المحطة من خلال لافتة بسيطة أو ملجأ صغير أو بيت لبعض المسافرين. يمكن تمييز نوعين من التوقيات⁴¹ محطات ريفية: تتوافق عموماً مع نقاط التوقف المنخفضة جداً في المناطق ذات الكثافة السكانية المنخفضة.

محطات شبه حضرية: الحضور المتوقع عند نقطة التوقف هو في الأساس عملاء السفر، والذي يتطلب القليل من المعلومات ولديه اشتراكات.⁴²

18. سلم محطات القطار

18.1. على نطاق صغير المحطة هي عقدة لا تنفصل عن الشبكة التي تصل إليها وبروح من الكفاءة، يجب أن تضمن إدارتها، مع ضمان أقوى طريقة، الأداء الأمثل للشبكة.

18.2. على نطاق متوسط وتعبر المحطة عن شبكات ذات نطاق مختلف. واستجابة لمنطق الخدمة، يجب على منظماتها أن تعزز الترابط الجيد بين نظم النقل التي تبني منطقة متجمعات المياه الخاصة بها، بحيث يستفيد السكان الإقليميون بأكملهم من إمكانية الوصول بكفاءة إلى شبكة السكك الحديدية.

18.3. على نطاق واسع تركز المحطة أنشطة متنوعة، ولدت من كسر الحمل بين التدفقات التي يتلقاها. واتباعاً لمنطق التنمية الإقليمية، يجب أن ينعش الحي الذي يقع فيه وأن يعزز، من خلال أثر الانتشار، الجاذبية الحضرية⁴³

⁴¹ https://fr.wikipedia.org/wiki/Gare_ferroviaire

⁴² Kadi Samira, Ikhlef Rabab, Pour l'Obtention Du Diplôme d'Architecte d'Etat, " Rénovation de la gare ferroviaire de Tlemcen, une action de revitalisation du quartier ", 2013/2014, université Abou Bekr Belkaid, p13

⁴³ Valérie Facchinetti-Mannone, Maître de Conférences en Géographie Laboratoire THéMA, UMR 6049. Université de Bourgogne Dijon

المبحث الثالث: التراث

1. مفهوم التراث

1.1. التراث لغة

مصدر من الفعل ورث، والورث والميراث في المال، والإرث في الحساب، إذ "يقال: ورث فلان فالنا، أي انتقل إليه مال". فلان بعد وفاته، ويقال: ورث المال والمجد عن فلان إذ صار مال فلان ومجده إليه

44

وردت هذه الكلمة في بعض آيات الذكر الحكيم، يقول هلا تعالی "وتأكلون التراث أكالا لما" (س. الفجر، الآية 19). وتفيد اللفظة في سياق الآية الكريمة، كما يتضح للمتأمل معنى "الميراث" 45

1.2. التراث اصطلاحا

يحدد مجدي وهبة التراث بكونه هو ما خلفه لنا السلف من آثار علمية، وفنية، وأدبية، مما يعد نفيسا بالنسبة إلى تقاليد العصر الحاضر وروحه 46، ويعمق القمني السيد تعريف التراث بأنه موروث عن الأجداد، تركوا لنا فيه نتاج خبراتهم ومعارفهم، لنصل إلى التراث بوصفه موروثا فاعلا متطورا، فالناس هم صناع التراث يصوغون وفق ظروفهم وحاجاتهم، وأي نقلة تطويرية على سلم التراث ال بد أن يسبقها نقلة من الدرجة الدنيا إلى الدرجة العليا 47

2. أنواع التراث

2.1. التراث الثقافي:

هي اشياء ملموسة وغير ملموسة تعتبر مهمة لتاريخ المجتمع وثقافته وهويته. وقد تشمل المعالم الأثرية، والمواقع الأثرية، والمتاحف، والتقاليد، والممارسات الدينية، والاحتفالات والأعياد، والفنون والحرف، واللغات واللهجات، وما إلى ذلك.

2.2. التراث الطبيعي:

هي المساحات الطبيعية والنظم البيئية والأنواع الحيوانية والنباتية ذات الأهمية الإيكولوجية أو العلمية أو الجمالية أو الترفيهية. ومن الأمثلة على ذلك الحدائق الوطنية والمحميات الطبيعية والأراضي الرطبة والشعاب المرجانية والغابات الأولية والجبال والبحيرات والأنهار وما إلى ذلك.

2.3. التراث المعماري:

جميع المباني والهياكل والمساحات الحضرية التي لها قيمة تاريخية أو فنية أو اجتماعية أو ثقافية. ومن الأمثلة على ذلك القلاع والكنائس والجسور والآثار والمناطق التاريخية والمباني الحكومية والقصور وما إلى ذلك

2.4. التراث غير المادي: هي الممارسات والتمثيلات والتعبيرات والمعرفة والدراسة الفنية التي تنتقل

من جيل إلى جيل وتعتبر مهمة للمجتمع. قد تشمل الأمثلة الرقصات والأغاني والألعاب والطقوس والأعياد والحكايات والأساطير واللغات واللهجات والمهارات الحرفية.

44 ابن منظور (2010) مادة ورث، ص. 190

45 عماد الدين أبي الفداء اسماعيل بن كثير القرشي الدمشقي (1981) تفسير القرآن العظيم، م. 7، دار الأندلس، ط. 3، ص. 288.

46 وهبة مجدي 1979 معجم المصطلحات العربية في اللغة والأدب، بيروت، دار الكتاب اللبناني، ص. 53.

47 القمني سيد 1999، الأسطورة والتراث، القاهرة، المركز المصري للبحوث والحضارة، ط. 3، ص. 20.

2.5. التراث الديني:

آثار وأعمال فنية وممارسات وتقاليد دينية لها أهمية ثقافية وتاريخية. قد تشمل الأمثلة الكنائس والمساجد والمعابد وأعمال الحج والطقوس والأيقونات والتماثيل.

2.6. التراث الصناعي:

جميع المواقع والمباني والآلات والأشياء هي التي تشهد على تاريخ الصناعة واقتصاد منطقة أو بلد ما. ويمكن أن تشمل الأمثلة المصانع والمستودعات والمطاحن والجسور والقاطرات والأدوات الآلية وما إلى ذلك.

3. التراث الاستعماري

التراث الاستعماري هو نوع من التراث الثقافي يشير إلى الأصول الملموسة وغير المادية المرتبطة باستعمار دولة أو منطقة من قبل قوة أجنبية. قد يشمل هذا التراث المباني والمعالم الأثرية والمتاحف والمحفوظات والوثائق التاريخية والقطع الفنية والتحف الثقافية المتعلقة بالفترة الاستعمارية. ومع ذلك يمكن أن يكون التراث الاستعماري مثيرا للجدل بسبب العواقب السلبية للاستعمار في كثير من الأحيان، مثل تدمير ثقافات وتقاليد السكان الأصليين، والاستغلال الاقتصادي والقمع السياسي. ولذلك، يجب الحفاظ على التراث الاستعماري وعرضه بحساسية وفهم شامل لتاريخ وأثر الاستعمار على الشعوب الأصلية.

4. ترميم التراث

مصطلح يشير إلى العملية الشاملة للحفاظ على المعالم الثقافية والتراثية وإعادة تأهيلها وترميمها وصيانتها. ويشمل ترميم التراث المباني التاريخية والآثار والمنحوتات واللوحات والنصب التذكارية والأزقة القديمة والمزارات والمقابر وغيرها من المعالم التي لها قيمة تاريخية أو فنية أو ثقافية

5. قانون حماية التراث

وفي الوقت الراهن، ومن أجل سد الفجوة القانونية لضمان حماية التراث وتعزيزه، ظهرت نصوص قوانين تحدد شروط التدخل في المواقع والمعالم التاريخية.⁴⁸

يحل هذا القانون محل ويلغي جميع أحكام «الأمر 67-281 المؤرخ 20 كانون الأول/ديسمبر 1967» السابق المتعلق بالتنقيب عن المواقع والمعالم التاريخية والطبيعية وحمايتها. لقد مكنت للمرة الأولى من ترسيخ التراث الثقافي بأبعاده المادية وغير المادية، في الواقع الإقليمي والتاريخي لبلدنا⁴⁹

خلاصة:

تمحور هذا الفصل النظري على مفاهيم أساسية التي تخص مجال البحث والتعرف على المفاهيم المتعلقة بإعادة التهيئة لمحطة القطر بغية التوضيح والإمام بموضوع الدراسة التي تلعب دوراً هاماً في فهم ودراسة التأثيرات الاجتماعية والاقتصادية والثقافية للتطورات الحضرية.

⁴⁸ Zakia HAMMOUNI, Patrimoine (...), revue : vie de ville

⁴⁹ Loi 98-04 du 20 Safar 1419 correspondant au 15 juin 1998 relative à la protection du patrimoine culturel. Publiée dans le journal officiel de la république algérienne n° 44 du 22 Safar 1419 correspondant au 17 juin 1998

الفصل الثاني: فصل تحليلي

تمهيد:

يتمحور هذا الفصل تحليل محطة القطار تلمسان ويعتبر هذا التحليل دراسة متعمقة لتأثير هذه البنية التحتية على بيئتها المباشرة وعلى المدينة ككل. محطة السكك الحديدية هي نقطة محورية للركاب والتجار والمقيمين، وتقدم العديد من الخدمات وفرص النقل. وبالتالي يمكن أن يكون لها تأثير كبير على الاقتصاد والاجتماعي والثقافي للمدينة

الفصل الثاني: فصل تحليلي

المبحث الأول: مدينة تلمسان

1. اختيار المدينة المعنية.

ركز اختياري على مدينة تلمسان، لأنها شهدت نموًا سكانيًا كبيرًا جدًا في السنوات الأخيرة (بين آخر تعداد للسكان (RGPH 1998 2008)⁵⁰، ثالث أكبر عدد من السكان في الجزائر في عام 2008، (بعد الجزائر العاصمة وهران). نظرًا لأن السكان هم العامل الرئيسي الذي يؤثر بشكل مباشر على حركة المرور والتنقل، فإن تلمسان تتحمل أيضًا عبئًا كبيرًا جدًا على البنية التحتية (الطرق السريعة والطرق الوطنية والطرق الإقليمية والعامة)، مع الافتقار إلى معدات النقل أو عدم كفايتها، لا سيما منذ محطاتها (الطرق والسكك الحديدية)



2. التعريف بولاية تلمسان

2.1. الموقع الجغرافي

تقع ولاية تلمسان في الطرف الشمالي الغربي من البلاد، وهي محددة من قبل:

- شمال: البحر الأبيض المتوسط
- جنوب: ولاية نعامة
- شرق: عين تيموشنت وسيدي بلعباس
- الغرب: وجدة (المغرب)

صورة 4: موقع جغرافي لمدينة تلمسان بالنسبة للجزائر

مصدر: [google image](#)

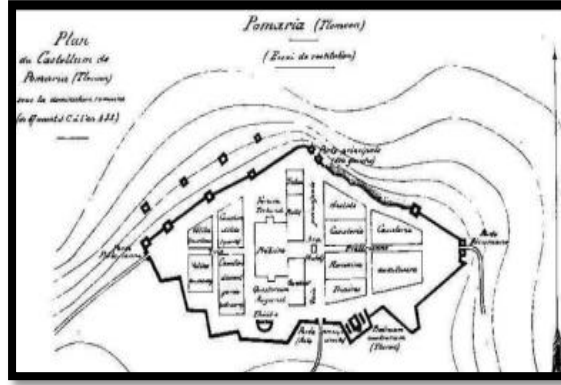
⁵⁰ MOUFFOK Fouzia, MOUFFOK Malika, MÉMOIRE DE MASTER EN ARCHITECTURE "GARE INTERMODALE (FERROVIAIRE+ROUTIERE)", 2015-2016, université Abou Bekr Belkaid, P 42

2.2. القسم التاريخي

عرفت تلمسان بتاريخها العريق وقد مرت على عدة مراحل

2.2.1. العهد الروماني

لم تكن تلمسان في عصر استيلاء الدولة الرومانية على الشمال الافريقي أي ابتداء من القرن الثالث للميلاد إلا مركزا حربيًا يحمل اسم (بوماريا) الذي معناه الحدائق بالمكان المعروف لأقادر⁵¹

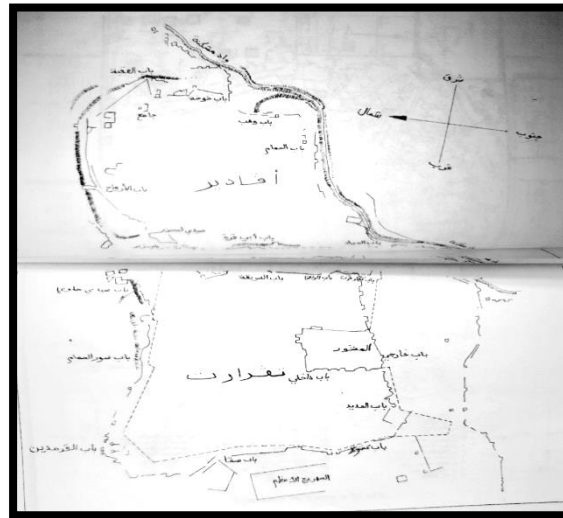


صورة 5: خريطة بوماريا

مصدر: ABADIE Louis. Tlemcen de ma jeunesse. Nice. Edition Jacques.
GANDINI, 2005. P06

2.2.2. الفتح العربي وعهد الولاية 55-148هـ (657-766م)

إن أول من وطئت قدماه أرض تلمسان من العرب الفاتحين هو أبو المهاجر دينار مولى مسلمة من مخلص الانصاري ولي الخليفة معاوية على مصر و افريقية وقد زحف إليها أبو المهاجر وجنوده حوالي عام 55هـ (675م)⁵²



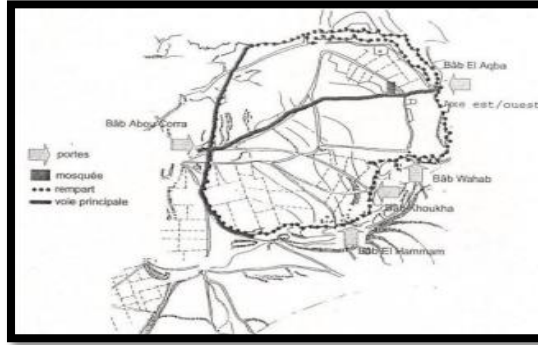
صورة 6: خريطة في العهد الولاية

مصدر: الحاج محمد بن رمضان شاوش، باقة السوسان في
التعريف بحضارة تلمسان عاصمة دولة بني زيان

⁵¹ الحاج محمد بن رمضان شاوش، باقة السوسان في التعريف بحضارة تلمسان عاصمة دولة بني زيان , 1995، الجزائر، ص 51
⁵² نفس المرجع، ص 53

2.2.3. العهد الادريسي 173-139هـ (790-931 م)

سلالة حكمت المغرب أسسها ادريس بن عبد الله الملقب بإدريس الأول وسع حدود مملكته حتى بلغ تلمسان في 790م⁵³

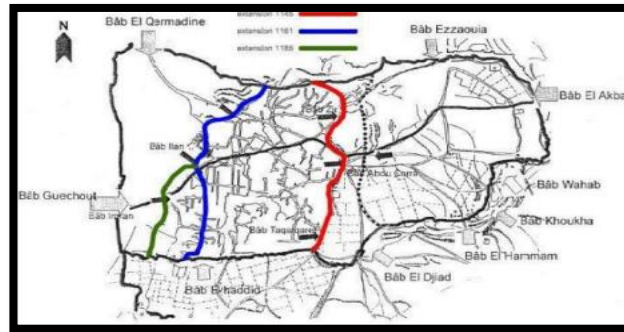


صورة 7: خريطة تلمسان في العهد الادريسي

مصدر: *KASSAB BABA AHMED Tsouria. Antagonisme entre espaces historiques et développement urbain, le cas de Tlemcen. Thèse de Doctorat. EPAU Alger 2007.*

2.2.4. العهد الموحيدين 542-633هـ (1147-1235 م)

بعد وفاة المهدي بن تومرت مؤسس دولة الموحيدين بالمغرب الأقصى وبوصية منه آل أمرهم إلى عبد المؤمن بن علي الكومي فبايعه الموحدون بالخلافة وقبل، يفتح مراكش والمغرب الأقصى توجهت أنظاره نحو المغرب الأوسط وفي أوله تلمسان فتوجه إليها بجنوده عام 534هـ (1139م)⁵⁴



صورة 8: اقادي تغارات في فترة الموحيدين

مصدر: *SELKA Chihab. État du patrimoine défensif à Tlemcen, entre valorisation et usage. Cas de Bâb EL QUARMADINE. Mémoire de magister. Université de Tlemcen. Novembre 2015.*

2.2.5. العهد العبد الوادي الزياني 633-962هـ (1236-1554 م)

ما ضعف أمر الدولة الموحيدين بالمغرب فإن بني عبد الواد الذين كانوا يحكمون بإسمهم تلمسان وولايتها شقوا عصا الطاعة ونبذوا دعوتها معلنين استقلالهم بالمغرب الأوسط متخذين من تلمسان عاصمة لمملكتهم⁵⁵

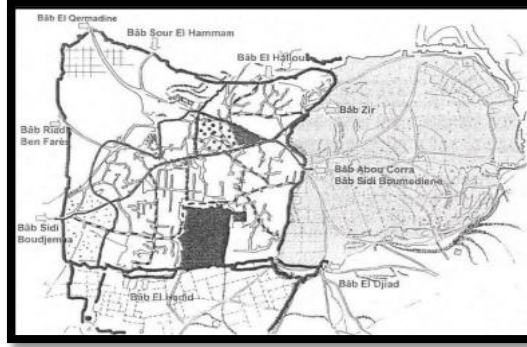
⁵³ الحاج محمد بن رمضان شاولش، باقة السوسان في التعريف بحضارة تلمسان عاصمة دولة بني زيان، ص 56

⁵⁴ نفس المرجع، ص 68

⁵⁵ نفس المرجع، ص 73

2.2.6. العهد التركي 962-1258هـ (1555-1842 م)

في أوائل القرن العاشر الهجري (السادس عشر الميلادي) كانت الدولة التركية العثمانية في أوج عزّها بما حصلت عليه من انتصارات وبما استولت عليه من أقاليم وبما فتحت من بلدان وعجز بني زيان عن المقاومة والدفاع فأقبل الترك مسرعين نحو المغرب الأوسط واستولى عروج باشا على مدينة الجزائر التي كانت محاصرة من طرف الأسبان ثم استولى على تلمسان عام 923-1517م⁵⁶



صورة 9: تلمسان في الفترة العثمانية

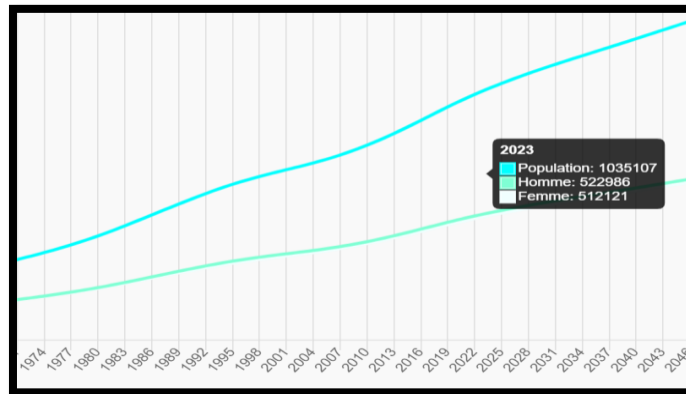
مصدر: *Tsouria Baba Ahmed Kassab*

2.2.7. العهد الفرنسي 1259-1382هـ (1842-1962 م)

جعل المستعمر الفرنسي تلمسان بلدية سنة 1270 هـ (1854 م) تم مركز دائرة تابعة لعمالة وهران عام 1274 هـ (1858 م) ثم بدأ الفرنسيون يقصدونها ويستوطنونها بعد أن هاجر عدد كبير من سكانها إلى المغرب الأقصى وخلا الجو لأولئك الفرنسيين الذين تزايد عددهم بفضل الاقطاعات والامتيازات التي منحتهم إياها السلطة الفرنسية وأضاف إليهم الأجانب كالأسبان ثم اليهود الذين منحوا الجنسية الفرنسية عام 1286 هـ (1870 م) فجددوا بناء المدينة على النمط الأوروبي بفتح الطرقات العريضة والساحات الواسعة عدد كبير من وبناء أسوار⁵⁷

2.3. الحالة الديمغرافية⁵⁸

مجموع سكان ولاية تلمسان 1.035.107 نسمة أو بكثافة 110.7 نسمة/كم² (الولاية) لكل كم².



صورة 10: الحالة الديموغرافية

⁵⁶ الحاج محمد بن رمضان شاوش، باقة السوسان في التعريف بحضارة تلمسان عاصمة دولة بني زيان، ص118

⁵⁷ نفس المرجع، ص124

⁵⁸ <https://fr.zhujiworld.com/dz/1377431-wilaya-de-tlemcen/#details>

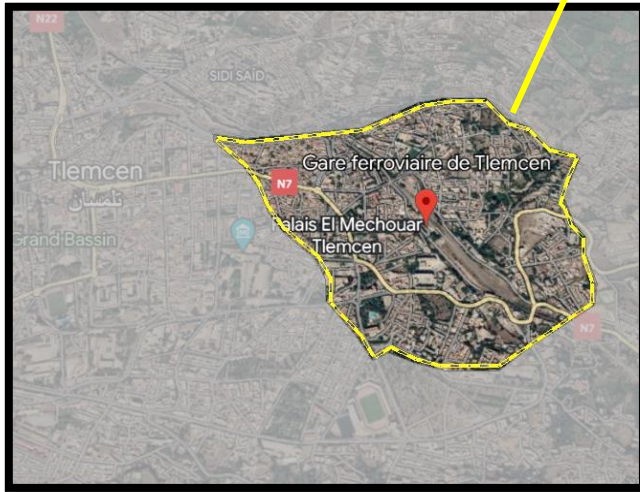
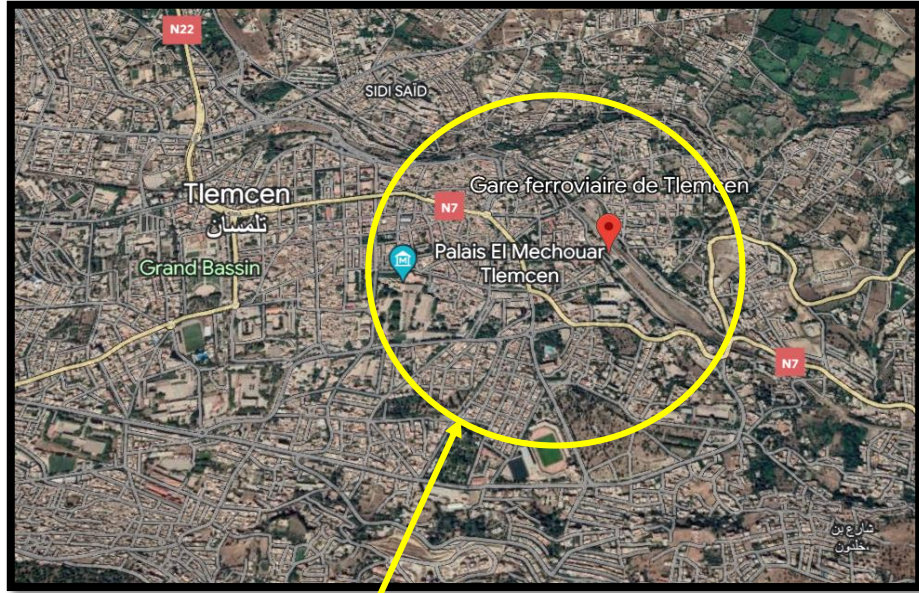
2.4. المناخ

مناخ ولاية تلمسان هو البحر الأبيض المتوسط، على أساس المعارضة بين الشتاء البحري للولاية، التي تفتح على منخفضات المحيط، والصيف الصحراوي، مما أدى إلى زيادة مطردة وركود درجات الحرارة المرتفعة طوال الموسم. غالبًا ما يتأثر هطول الأمطار بالمخالفات الموسمية والسنوية. استنادًا إلى هطول الأمطار على مدى العقد الماضي كانت السنة الأكثر رطوبة عام 2003 مع 498.2 ملم؛ كانت السنة الأكثر رطوبة عام 1998 بإجمالي 204.9 ملم⁵⁹

⁵⁹ MOUFFOK Fouzia, MOUFFOK Malika, MÉMOIRE DE MASTER EN ARCHITECTURE "GARE INTERMODALE (FERROVIAIRE+ROUTIERE)", 2015-2016, université Abou Bekr Belkaid, P44

المبحث الثاني: محيط المحطة

1. تحديد منطقة الدراسة



تمركزت منطقة الدراسة من نقطة تقاطع المرور (سيدي بومدين) في غرب المحطة الى مفترق الطريقين الوطنيين (RN7، RN2) في الشرق ومن مقبرة (سيدي سنوسي) في الجنوب الى الشمال حي (أقادير)

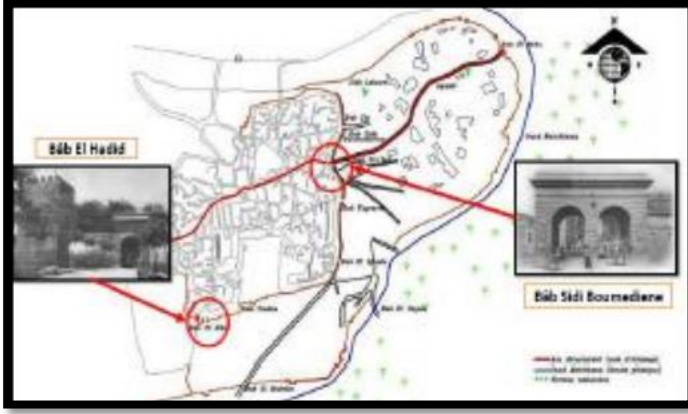
صورة 11: ترسيم حدود موقع الدراسة

مصدر: مؤلفة المذكرة

2. البعد التاريخي 60

قبل 1842:

وفقاً للخريطة، تحتل منطقتنا موقعاً حيويًا بين مركزين تاريخيين هما المدينة القديمة وأكادير. وترتبط العلاقة بينهما عبر محور التنمية الشرقي-الغربي (الطريق الرئيسي) المتصل بين باب أبي قرّة وباب الرباط. وفي نهاية هذه الفترة، تزايدت مشكلة الاهتمام بالمركزية في المركز التاريخي



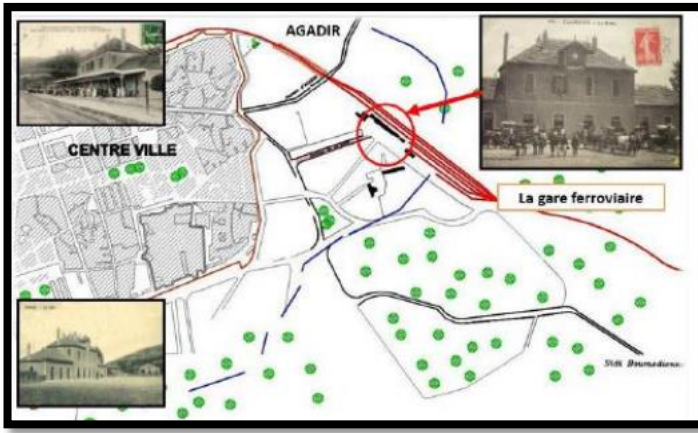
صورة 12: في فترة ما قبل الاستعمار

مصدر: *mémoire "Rénovation et extension de la gare ferroviaire de Tlemcen"*

1842-1900 :

كانت أول أولويات السلطة العسكرية الفرنسية هي تنظيم الأراضي.

- عام 1852: وصول السكة الحديدية وحدث أول انفصال بين المناطق.
- عام 1890: بناء محطة السكك الحديدية (عنصر جديد داعم للمركزية)

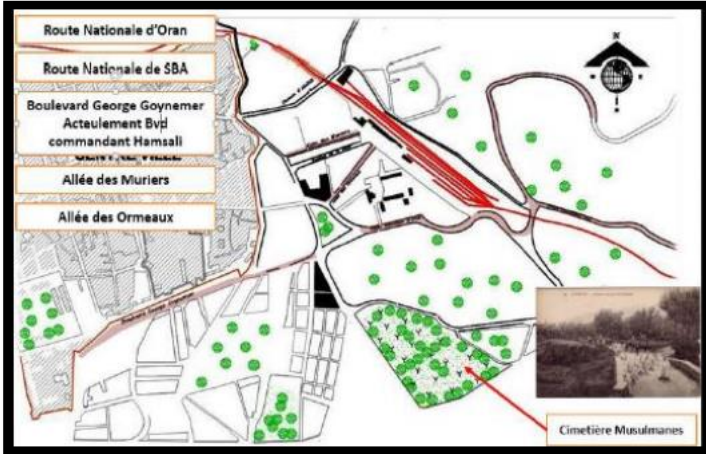


صورة 13: 1842-1900

1900-1930 :

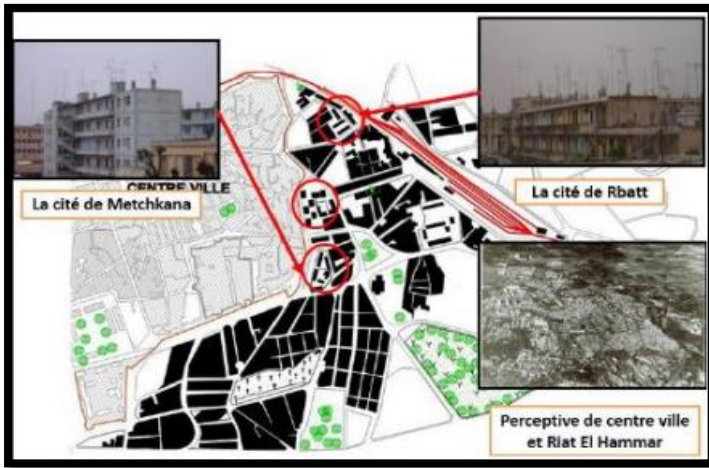
تعرضت تلمسان لتوسع عمراني في ضواحيها الشرقية في البداية للأسباب التالية:

- قربها من الأسوار.
- عدم الأمان داخل المدينة.
- وجود موارد طبيعية (مياه ونباتات).
- قرب المحطة الحديدية.



صورة 14: 1900-1930

60 Sarra BENOSMAN, Sarra BENSARI, mémoire master en architecture, thème transport " RENOVATION ET EXTENSION DE LA GARE FERROVIAIRE DE TLEMEN ", 2017/2018, université Abou Bekr Belkaid, P 40



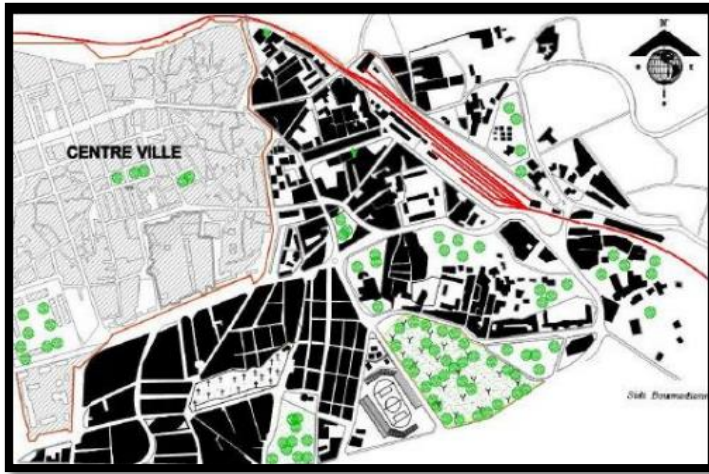
صورة 15: 1930-1900

ومرت هذه المدينة بمرحلتين من التطور خلال الاستعمار

المرحلة 1: كانت شبه فوضوية وعلى شكل أحياء سكنية فردية منعزلة حول المحطة أو الطرق الوطنية وقد اتبعت هذه الأحياء الشوارع المتجهة نحو المدينة الداخلية (باب سيدي بومدين، باب الجياد، باب الحديد، باب وهران). تمت هذه الإضافة أولاً في الاتجاه الشرقي وكذلك في الجنوب مع إنشاء أحياء مثل حارطون وماتشكانا بسبب قرب المحطة.

المرحلة 2: تنظيم المدينة على شكل كتل:

- الحي الأوروبي (الحارطون، القلعة) مع تركيبة حضرية منتظمة، مع بناء مفتوح ومنفتح.
- الحي المحلي (رياض الحمار)، مع تركيبة غير منتظمة ومغلقة، مع بناء كثيف ومنطوي.
- وتم إنشاء بعض التجهيزات المرافقة مثل المرافق التعليمية في بعض الأحياء⁶¹

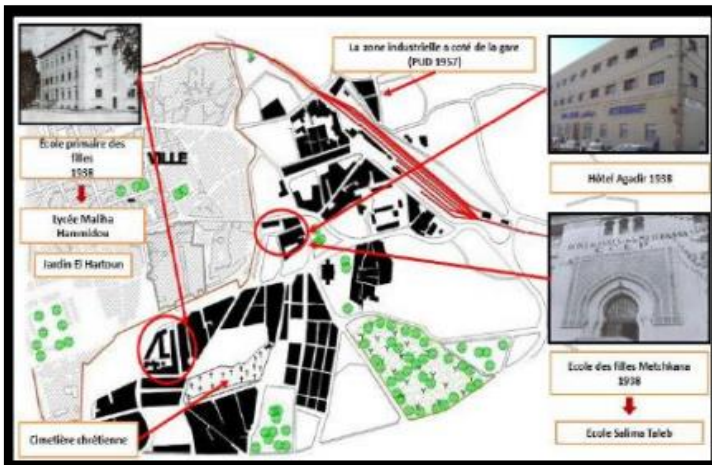


صورة 16: 1958-1930

1958-1974:

ظهور تجمعات سكنية جماعية جديدة تم إنشاؤها في إطار الخطة الجزائرية للتنمية لعام 1958 في تلمسان، ومن بينها:

- مدينة الرباط (شمال شرق)
- مشكانة.

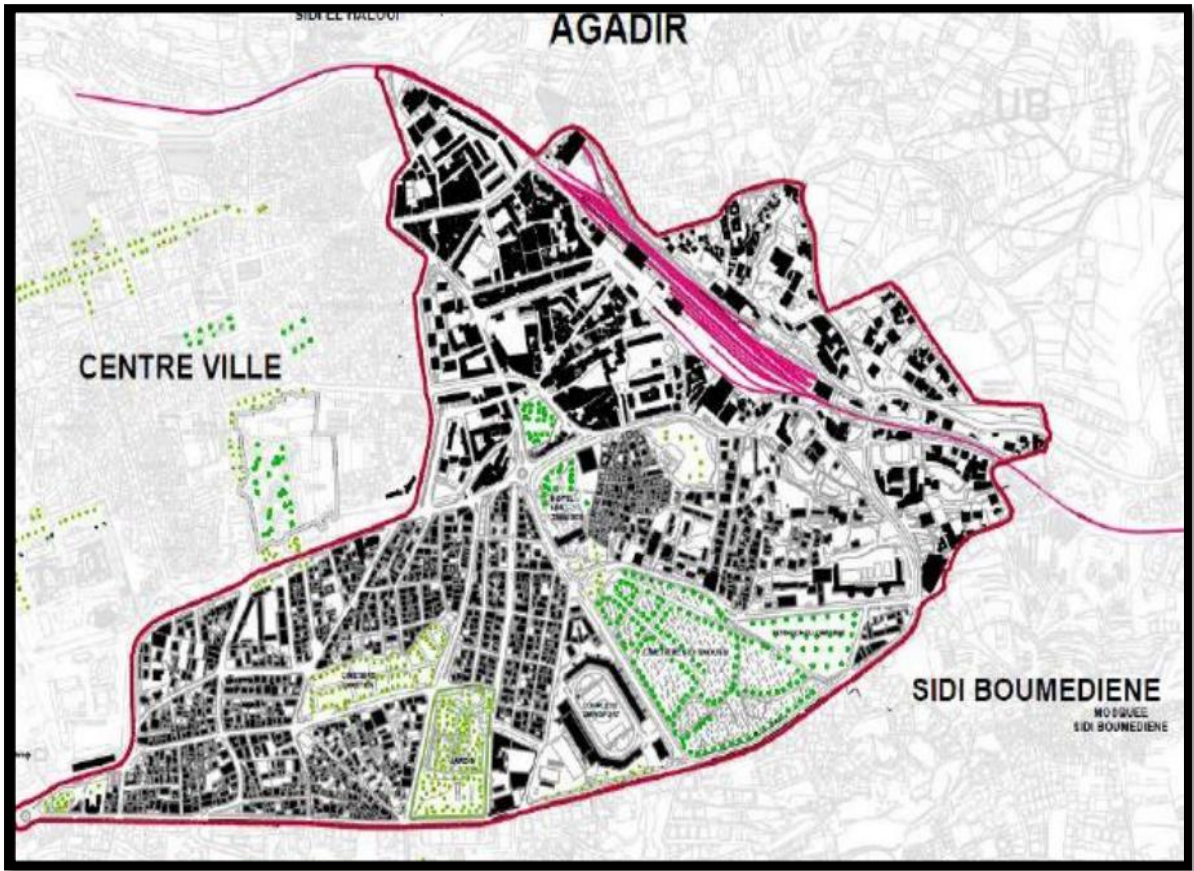


صورة 17: 1974-1958

⁶¹ Sarra BENOSMAN, Sarra BENSARI, thème transport " RENOVATION ET EXTENSION DE LA GARE FERROVIAIRE DE TLEMCEN", p 41

: 2018 -1974

واصلت النمو الحضري من خلال بناء المساكن الفردية في رياض الحمار

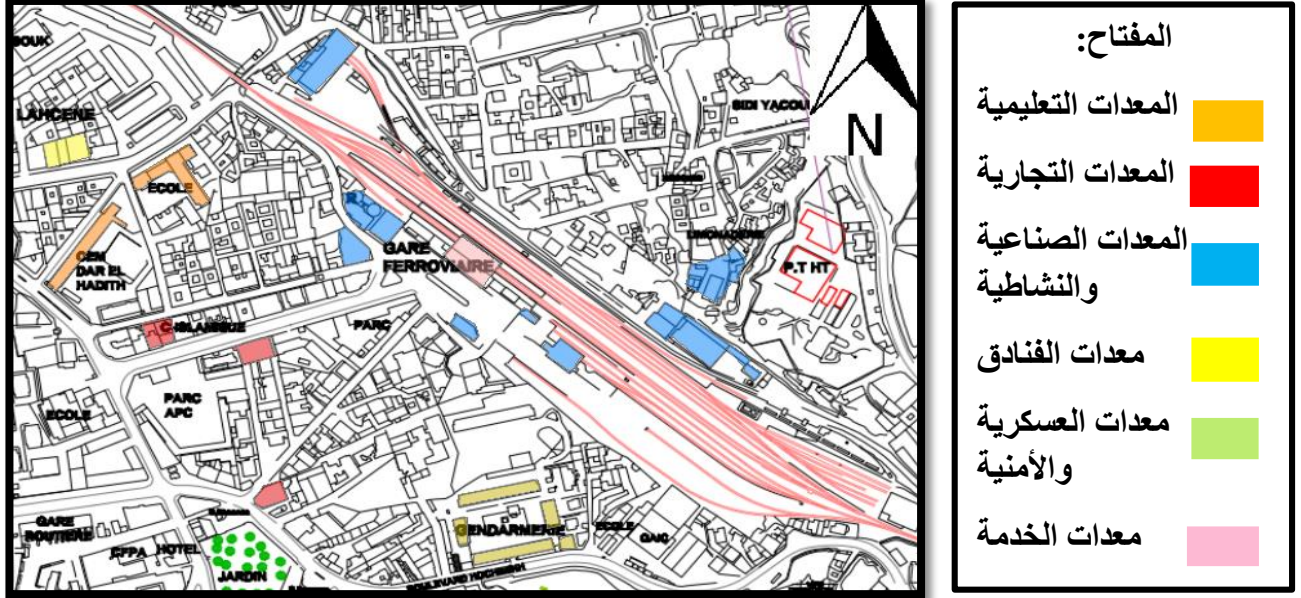


صورة 18: الوضع الحالي

3. عرض حالة محيط المحطة

3.1. بعد المعدات العامة

تُعد المنطقة منطقة عبور، حيث تضم عددًا كبيرًا من المعدات المهمة التي تمكّن من تطوير مركزية تنافسية والتي تعزز جاذبية الحي وتضمن استمرارية النشاط الاقتصادي. ومن بين العناصر الرئيسية التي تحدد المنطقة هو وجود المحطة.



صورة 19 : المعدات العامة المحيطة بمحطة القطار

مصدر: مؤلفة المذكرة

معدات	وظيفة	فترة	طبيعة
مدرسة ابن مسايب	تعليمي	الاستعمارية	وسيط
مدرسة ابتدائية عائشة ميدون	تعليمي	بعد الاستعمار	مرافق
متوسطة سلمية طالب	تعليمي	الاستعمارية	هيكلية
CFPA	اجتماعية وثقافية	بعد الاستعمار	مرافق
فندق اقادير	فندق	الاستعمارية	هيكلية
محطة الحافلات	نقل وخدمة	بعد الاستعمار	هيكلية
إدارة	إدارة	الاستعمارية	هيكلية
فندق سطمبولي	فندق	بعد الاستعمار	هيكلية
مدرسة شاعلي مصطفى	تعليمي	بعد الاستعمار	مرافق
مصنع	خدمة	الاستعمارية	مرافق
محطة بنزين	خدمة	الاستعمارية	مرافق
الدرك	خدمة	الاستعمارية	هيكلية
وكالة سفر	خدمة	الاستعمارية	مرافق
APC	إدارة	الاستعمارية	هيكلية

هيكلية	بعد الاستعمار	ثقافي	مركز إسلامي
هيكلية	الاستعمارية	نقل وخدمة	محطة القطار
وسيط	بعد الاستعمار	ترفيه	دار الشباب
هيكلية	بعد الاستعمار	تعليمي	متوسطة دار الحديث
مرافق	الاستعمارية	إدارة	إدارة المجاهدين

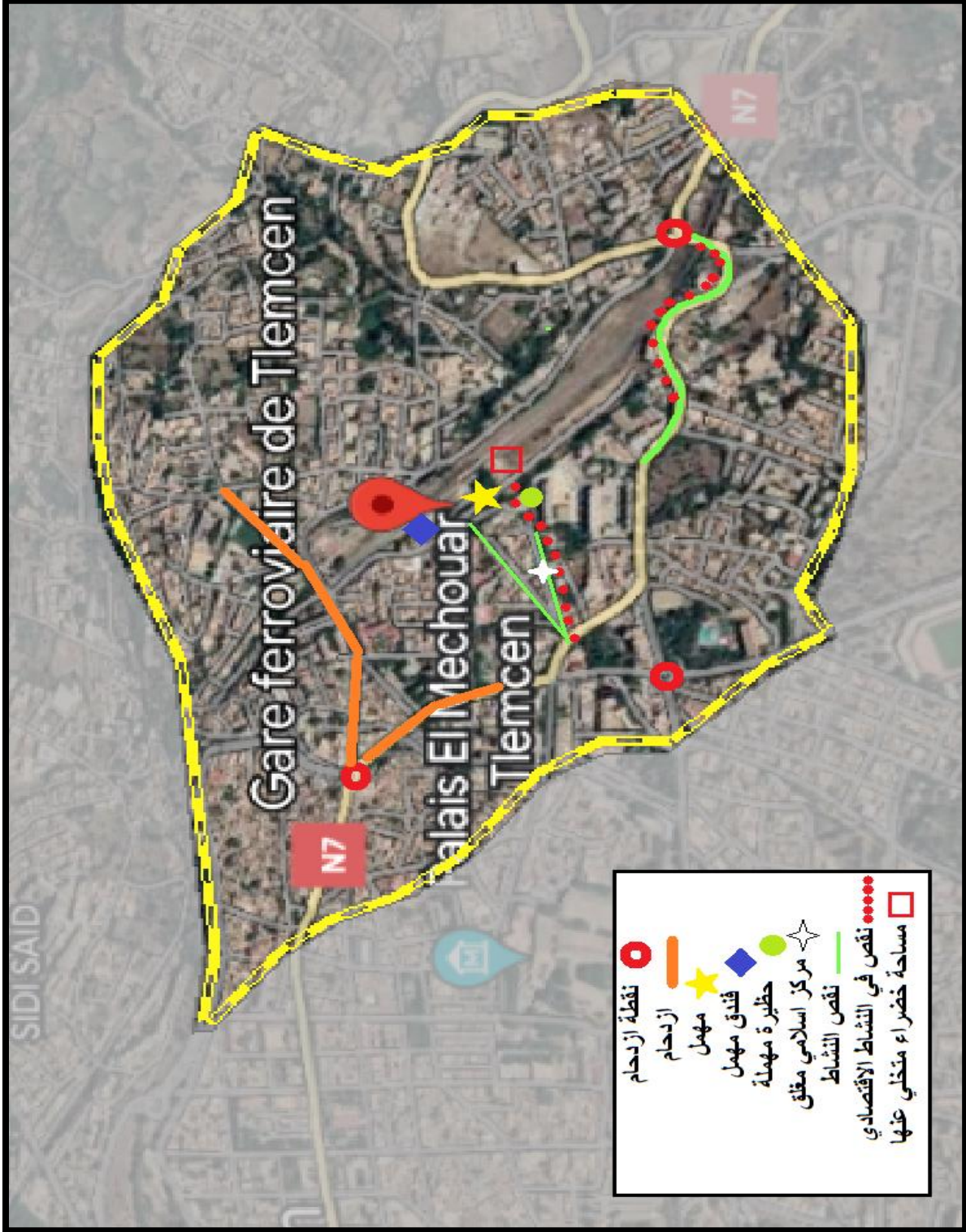
جدول 2: المعدات العامة المجاورة للمحطة

3.2. خلاصة المشاكل

من خلال التحليلات المختلفة وجدنا حالات شاذة وحددنا عدة مشاكل.

- عدم وجود للمرافق العامة لتلبية احتياجات لمسافرين
- عدم وجود صيانة للمكان والمحيط به
- تستخدم منطقة الدراسة نظام الأعمدة والكابلات الكهربائية لتوزيع الكهرباء، مما قد يسبب إزعاجاً بصرياً لسكان المنطقة. في الواقع، يمكن اعتبار هذه الأعمدة والكابلات أقل جمالية وتفسد الرؤية. بالإضافة إلى ذلك، قد تشكل هذه المرافق أيضاً مخاطر على السلامة العامة في حالة سوء الصيانة أو التدهور.
- نقطة ازدحام وطريق مكتظة خاصة من الناحية الشمالية الغربية
- اهمال كبير كل من فندق مجاور للمحطة وحظيرة ومركز إسلامي مغلق ومساحة خضراء متخلي عنها
- فقدان التطور والإجراءات ضد الضوضاء بسبب وجود السكك الحديدية في حدوث إزعاج كبير لسكان المنطقة، وخاصة أولئك الذين يعيشون بالقرب من المسار. لسوء الحظ، لا توجد مرافق أو إجراءات كافية لمكافحة هذه المضايقات، والتي يمكن أن يكون لها تأثير سلبي على نوعية حياة السكان.
- من ناحية التراث، لم يتم تطوير محطة القطار. بالإضافة إلى ذلك، يجد المستخدمون صعوبة في تحديد المكان أو إيلاء اهتمام خاص له بسبب افتقاره إلى الوضوح. مع حي ذات إمكانات كبيرة
- من الناحية الوظيفية، هنالك افتقار إلى نشاط لإنعاش هذا المكان والوظيفة الثقافية التي تعزز التبادل والتفاعل.
- تركز الدراسة على منطقة يتم عبورها من الشرق من طرف شبكة من السكك الحديدية، مما يخلق قطع حضاري كبير، تحد هذه البنية التحتية من نمو المنطقة وتقطع الاتصال بين منطقة الدراسة والمنطقة المجاورة.

3.3. خريطة التشخيص



صورة 20: خريطة التشخيص

مصدر: مؤلفة المذكرة

3.4. استراتيجية التدخل

حي محطة ليون بفرنسا

يعد حي محطة ليون واحدة من أكثر المناطق حيوية في باريس، وتقع في الدائرة الثانية عشرة بالمدينة. يمكن الوصول إليه بسهولة بفضل قربه من Gare de Lyon، إحدى المحطات الرئيسية في باريس، والتي تربط المدينة بوجهات أخرى في فرنسا وأوروبا. محطة ليون هي أيضًا نقطة البداية للعديد من خطوط المترو والحافلات، مما يجعلها مركزًا مهمًا للنقل للمدينة تحظى بشعبية كبيرة بين الباريسيين والسياح بسبب تنوع خيارات التسوق وتناول الطعام. لديها مجموعة متنوعة من المتاجر، بدءًا من المتاجر الكبيرة إلى المتاجر المستقلة، بالإضافة إلى العديد من المطاعم والمقاهي التي تقدم مأكولات متنوعة لجميع الأذواق والميزانيات.



صورة 21: حي محطة ليون



صورة 22: محطة ليون

مصدر: [google image](#)



صورة 23: حي محطة بروكسل



صورة 24: حي محطة بروكسل

مصدر: [Google image](#)

حي محطة بروكسل

حي Gare du Midi في بروكسل، بلجيكا، هي منطقة حية وعالمية للغاية، وتقع بالقرب من أكبر محطة قطار في المدينة هي نقطة عبور مهمة للمسافرين والسياح والعمال، تشتهر بحياتها الليلية المفعمة بالحيوية، مع مجموعة متنوعة من المطاعم والمقاهي التي تقدم المأكولات العالمية والبلجيكية. المنطقة مليئة أيضًا بالمتاجر من جميع الأنواع، من متاجر الهدايا التذكارية إلى المتاجر الكبيرة. في السنوات الأخيرة، كان هناك تطوير حضري وعقاري كبير، مع بناء مباني سكنية وتجارية جديدة.

حي Mitte في برلين

يعتبر حي (Mitte) القلب التاريخي والثقافي لبرلين في ألمانيا. محاطة بالعديد من المعالم السياحية الشعبية، مثل بوابة براندنبورغ وكاتدرائية برلين وجدار برلين الشهير.

تشتهر المنطقة بمشهدها الفني النابض بالحياة مع العديد من المعارض الفنية والمتاحف، بما في ذلك المتحف التاريخي الألماني. يمكن لعشاق الموسيقى والتسوق أيضاً الاستمتاع بالعديد من متاجر المصممين ومحلات الأزياء المستقلة، خاصة حول منطقة التسوق Friedrichstraße.



صورة 25: حي mitte في برلين



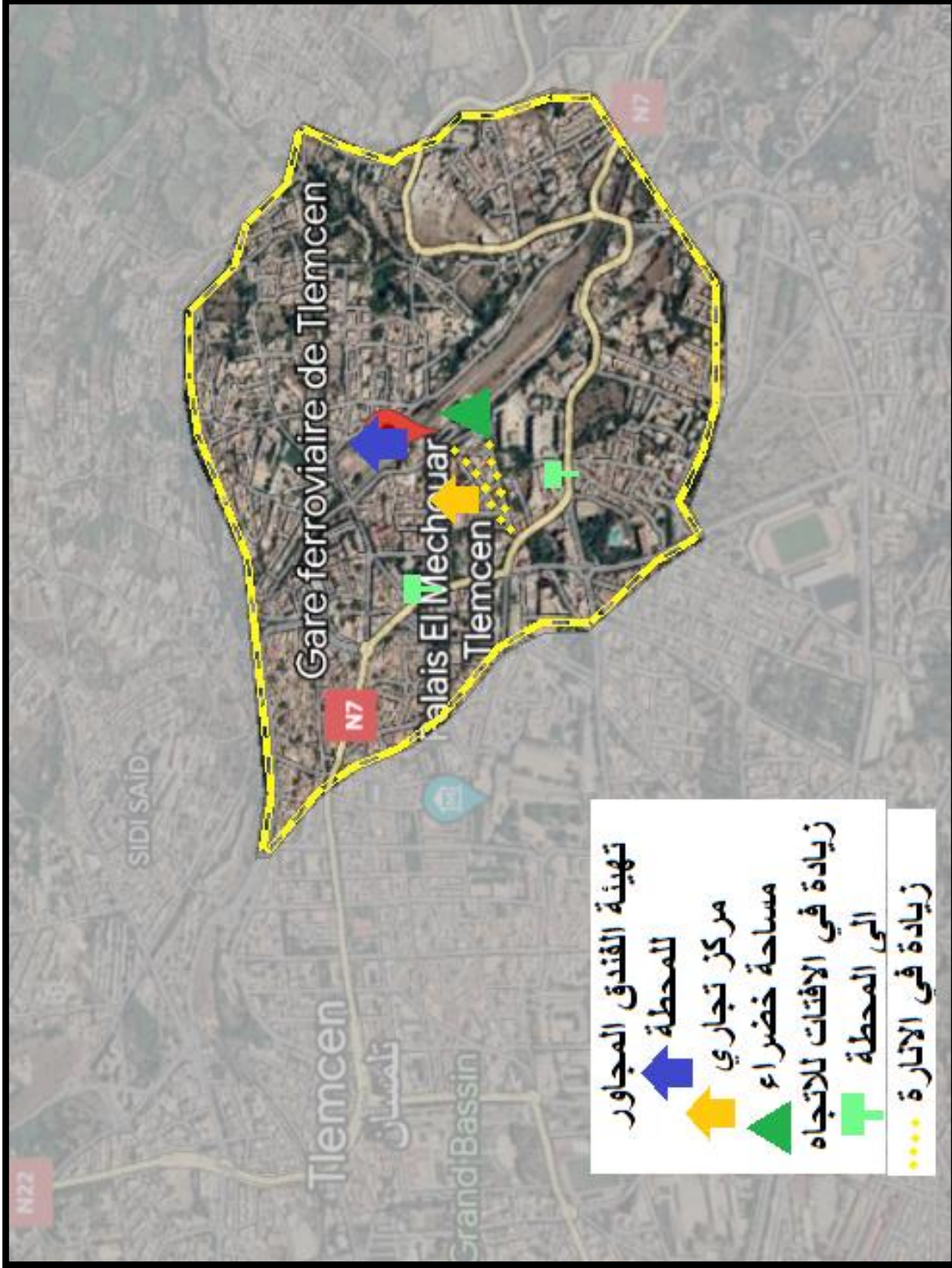
صورة 26: بوابة براندنبورغ

مصدر: Google image

من أجل تعزيز التراث وتكامله، اخدنا هذه الأمثلة كمرجع لنتدخل محلياً في كل جزء من محيط المحطة المهمل والمهمش ولذلك اقترحنا عدة حلول لتقدير هذا المكان

1. تحويل مساحات المحطة: تحويل المساحات الداخلية للمحطة إلى مطاعم ومتاجر وأماكن عمل وحتى مراكز فنية وثقافية. هذا ما يساعد في جذب مجموعة واسعة من الزوار وتوفير تجارب لا تُنسى.
2. تحسين المرافق كالفندق المجاور للمحطة من المهم ترقية مرافق الفندق لتلبية احتياجات المسافرين اليوم.
3. إنشاء سوق محلي: يمكن أن يؤدي إنشاء سوق محلي بالقرب من المحطة إلى جذب السكان والمسافرين العابرين للتسوق. يمكن أن يعطي أيضاً رؤية أكبر للمدينة ومنتجاتها المحلية
4. تشجيع الشركات الصغيرة: تشجيع إنشاء شركات صغيرة مثل المقاهي والمطاعم ومحلات بيع الهدايا التذكارية وغيرها يمكن أن تقدم مجموعة أكبر من العروض للمسافرين والمقيمين
5. تحسين اللافتات: قد يكون من المفيد الحصول على لافتات واضحة وسهلة الفهم لمساعدة المسافرين على إيجاد طريقهم حول الحي. يمكن أن يشمل ذلك خطط المدينة واتجاهات النقل العام وبؤر الجذب السياحي.
6. إنشاء مراكز تجارية بالقرب من المحطة
7. نقل ركوب الحافلات الى السفلى لتوسيع الطريق ونقص الازدحام

3.5. خريطة استراتيجية التدخل



صورة 27: خريطة استراتيجية التدخل

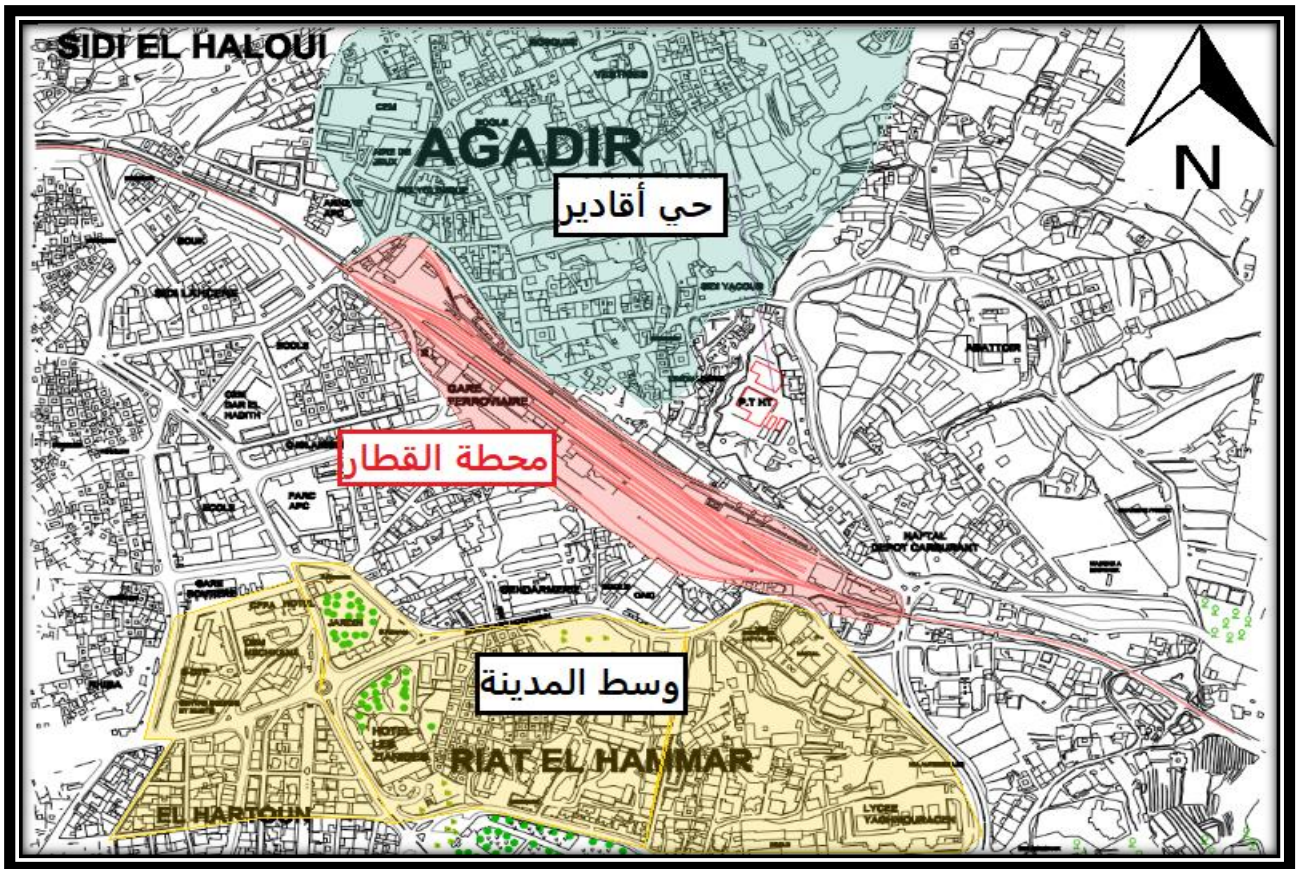
مصدر: مؤلفة المنكرة

المبحث الثالث: موقع محطة

1. موقع محطة القطار بالنسبة لمدينة تلمسان

يقع حي المحطة شمال مدينة تلمسان بين وسط المدينة وحي أغادير

- في الشمال: الحي الشعبي القديم جداً (حي أغادير): وهو حي معزول عن مركز المدينة.
- في الجنوب: وسط المدينة



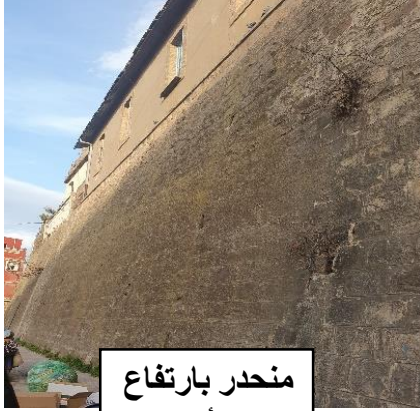
صورة 28: خريطة موقع المحطة

مصدر: مؤلفة المذكرة

2. الموقع بالنسبة للبيئة المحاطة بمحطة القطار

موقع المحطة مستطيلة الشكل

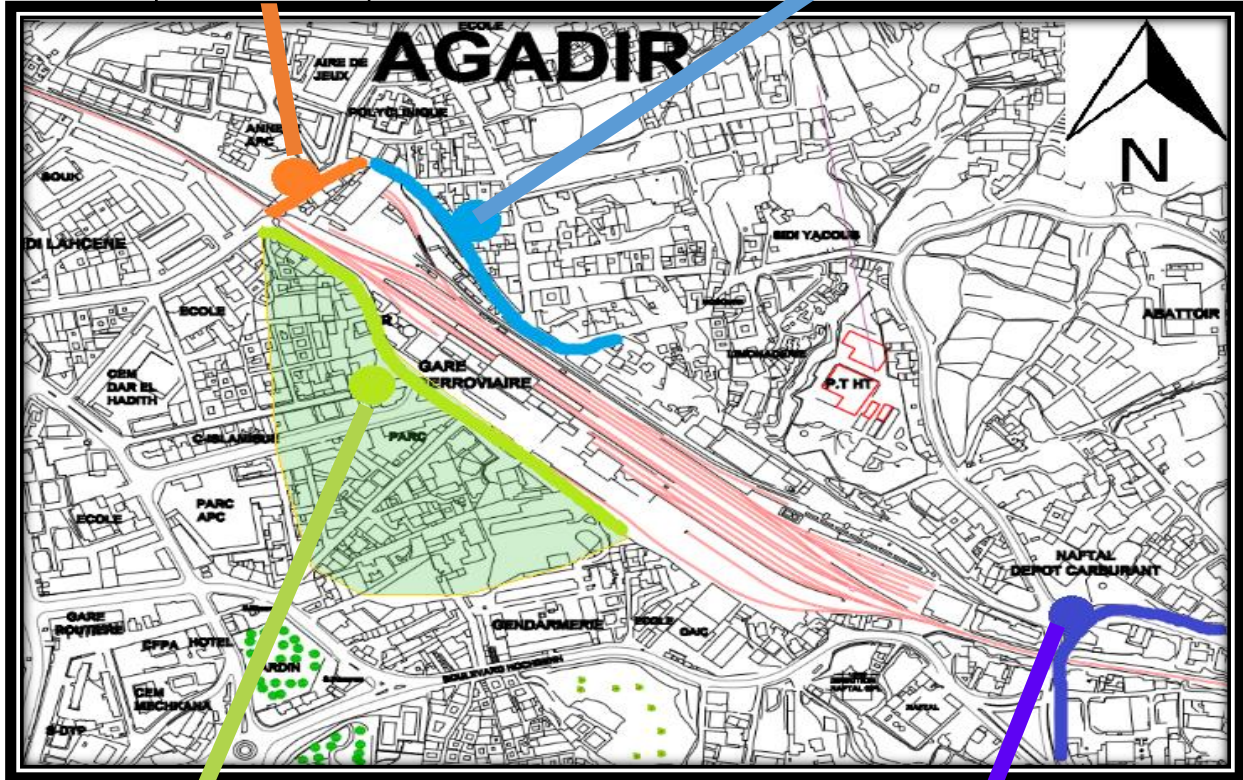
- محدود ب: من الشمال: منحدر بارتفاع 7 أمتار
- من الشرق: الطريق الوطني رقم 7 (RN7).
- من الغرب: منحدر ثم طريق ميكانيكي.
- جنوباً: منطقة سكنية (حي المحطة).



منحدر بارتفاع
10 أمتار



منحدر بارتفاع
7 أمتار



صورة 29: خريطة الموقع بالنسبة للبيئة
المحاطة بمحطة القطار

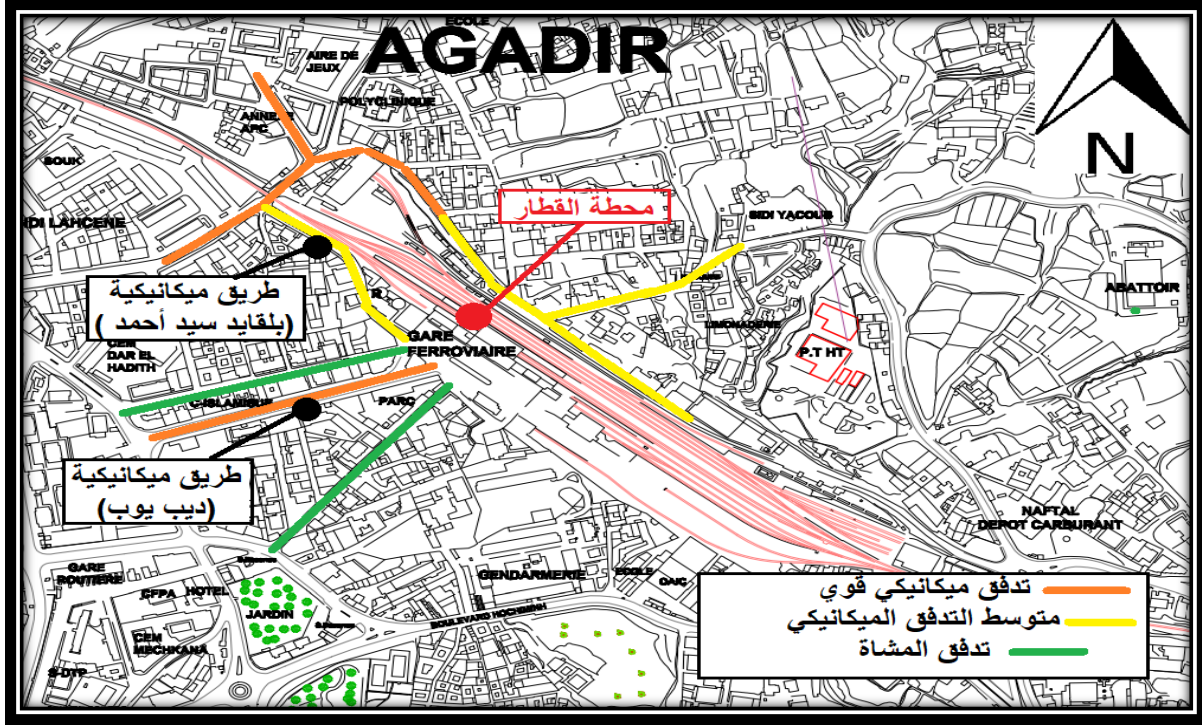
مصدر: مؤلفة المذكرة

منطقة سكنية
(حي المحطة)



الطريق الوطنية
RN7

3. إمكانية الوصول (التدفق)



صورة 30: خريطة التدفق المصدر: مؤلفة المذكرة

✓ يحد موقع المحطة أربعة محاور: الأول هو محور رئيسي له تدفق ميكانيكي ومشاة مهم (شارع ديب يوب)



صورة 31: حي ديب يوب المصدر: مؤلفة المذكرة

✓ والثاني أقل أهمية من الأول بتدفقه وبعده: الطريق (بلقايد سيد أحمد)

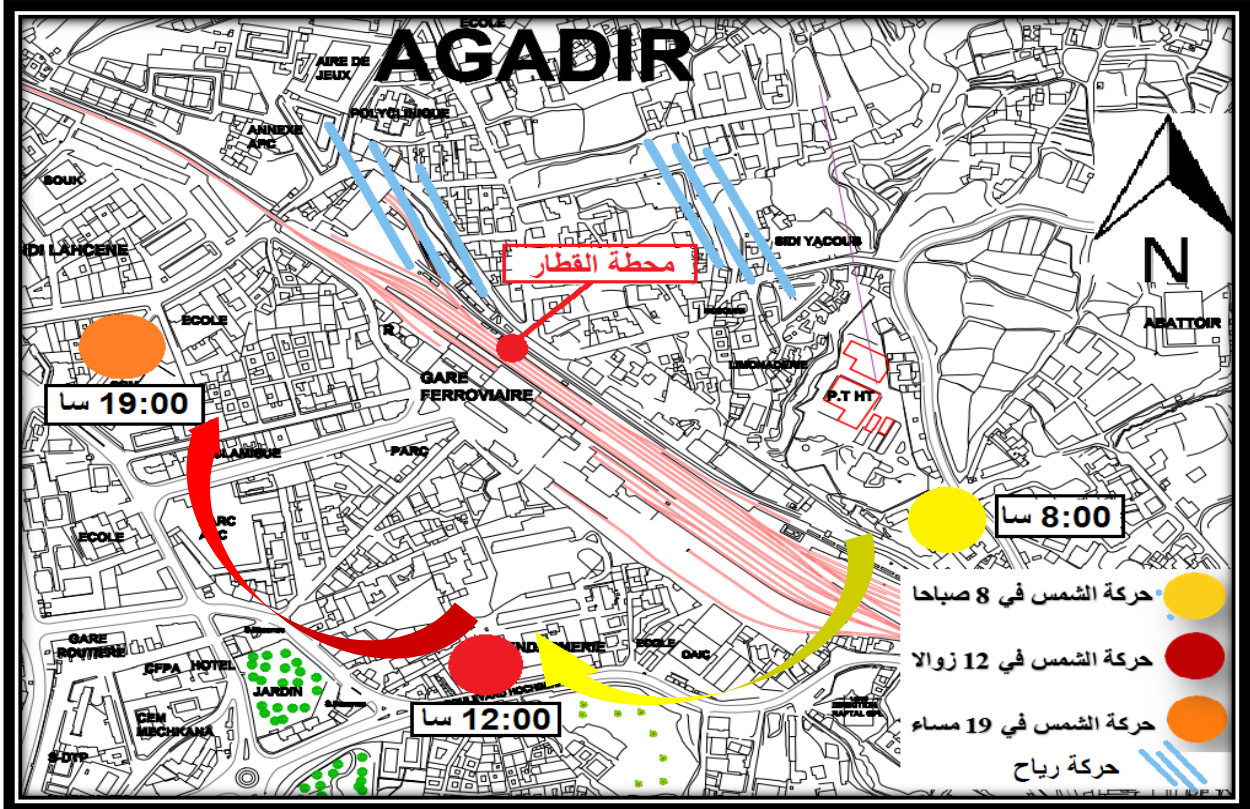


✓ الاثنان الآخران هما ممرات للمشاة. تقارب كل هذه الممر نقطة محددة للوصول الرئيسي إلى المحطة

صورة 32: نهج بلقايد سيد أحمد

مصدر: مؤلفة المذكرة

4. التوجيه

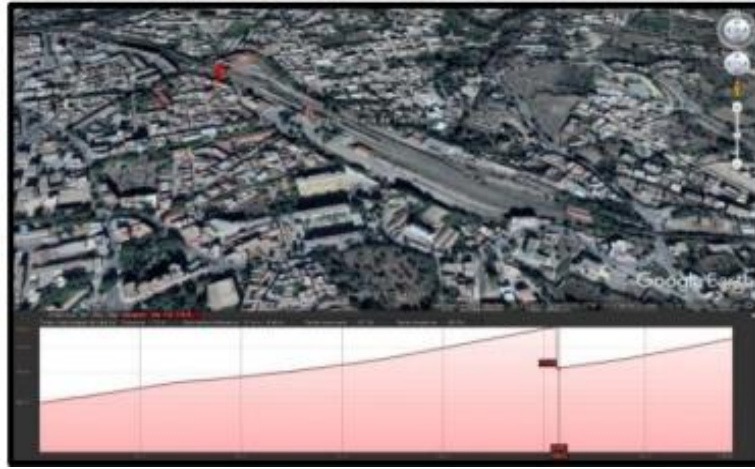


صورة 33: خريطة التوجيه

مصدر: مؤلفة المذكرة

5. التضاريس

يقع الموقع في تضاريس جبلية ذات منحدر يزيد عن 14% على المستوى الشمالي



صورة 34: طوبوغرافيا لموقع المحطة

مصدر: مؤلفة المذكرة

6. حالة المكان

6.1. تاريخ محطة القطار



صورة 35: محطة تلمسان

مصدر: ANESRIF

محطة السكة الحديدية تلمسان، الواقعة في غرب الجزائر يعود أصلها إلى الحقبة الاستعمارية الفرنسية في بداية القرن العشرين، عندما كانت الجزائر تحت السيطرة الفرنسية. بدأ بناء خط السكك الحديدية من تلمسان إلى وهران، عبر مغنية، في عام 1887 في ظل الإدارة الاستعمارية الفرنسية.

بنيت محطة تلمسان في عام 1889 وكان افتتاحها في عام 1898 تم بناء شبكة السكك الحديدية الجزائرية على مراحل وخلال الفترة الاستعمارية

أطلقت الحكومة ثلاثة مشاريع: خطط 1857 و 1879 و 1907. استفادت تلمسان من خطط عام 1879



صورة 36: انشاء سطح مقعر ليغطي المسارات في 1890

مصدر: مكتب مدير محطة السكك الحديدية تلمسان

على مر السنين، أصبحت محطة تلمسان نقطة محورية لشبكة السكك الحديدية في غرب الجزائر، حيث تربط العديد من المدن والمناطق في البلاد. وقد تم تحديثه وتجديده عدة مرات للتكيف مع الاحتياجات المتزايدة للنقل بالسكك الحديدية في المنطقة. كما لعبت المحطة دورا هاما في التنمية الاقتصادية والاجتماعية للمنطقة⁶³ حيث سهلت نقل البضائع والركاب والسياح. لقد كان مكوناً رئيسياً للبنية التحتية للنقل في المدينة وساهم في نموها وتطويرها.

محطة السكك الحديدية الحالية، التي تم بناؤها في القرن العشرين، تماماً طابع لمغربي الجديد

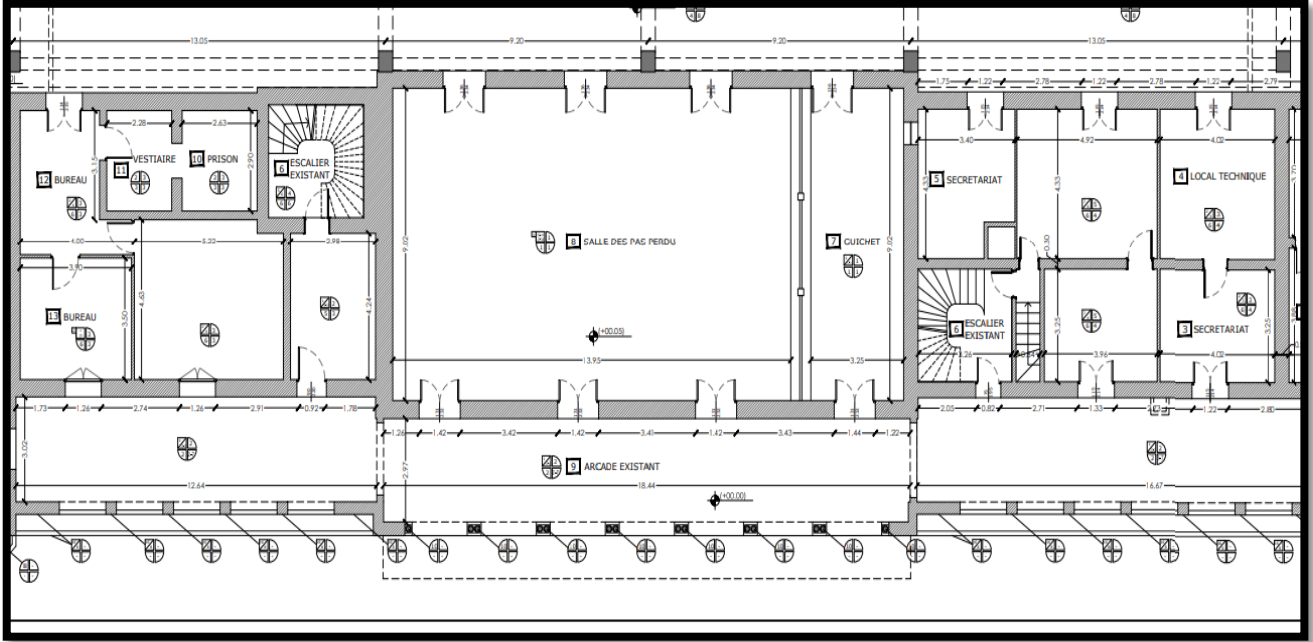


صورة 37: محطة تلمسان حالياً مصدر: مؤلفة المنكرة

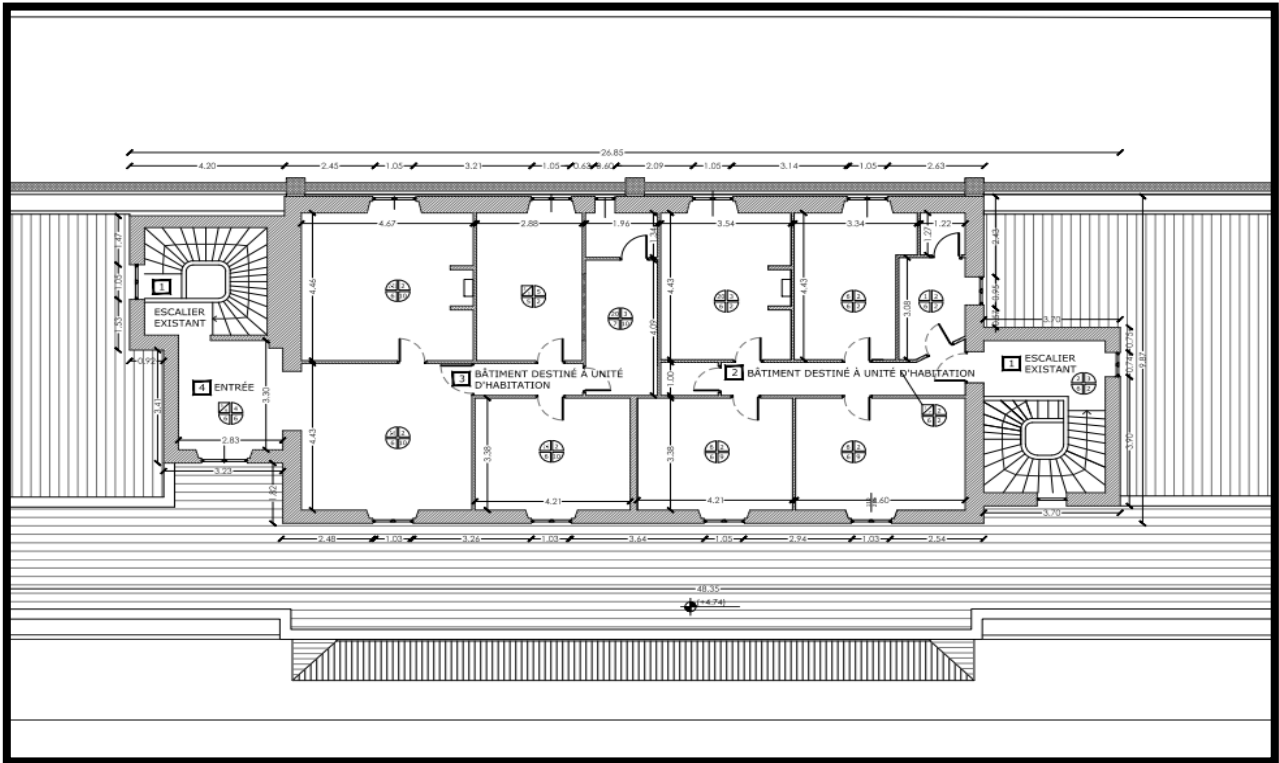
⁶² Kadi Samira, Ikhlef Rabab, Pour l'Obtention Du Diplôme d'Architecte d'Etat, " Rénovation de la gare ferroviaire de Tlemcen, une action de revitalisation du quartier ", 2013/2014, université Abou Bekr Belkaid, P 85

⁶³ <https://www.facebook.com/tlemcenniaa/posts/792742754211263/>

6.2. مختلف الخطط لمحطة القطار القديمة لمدينة تلمسان

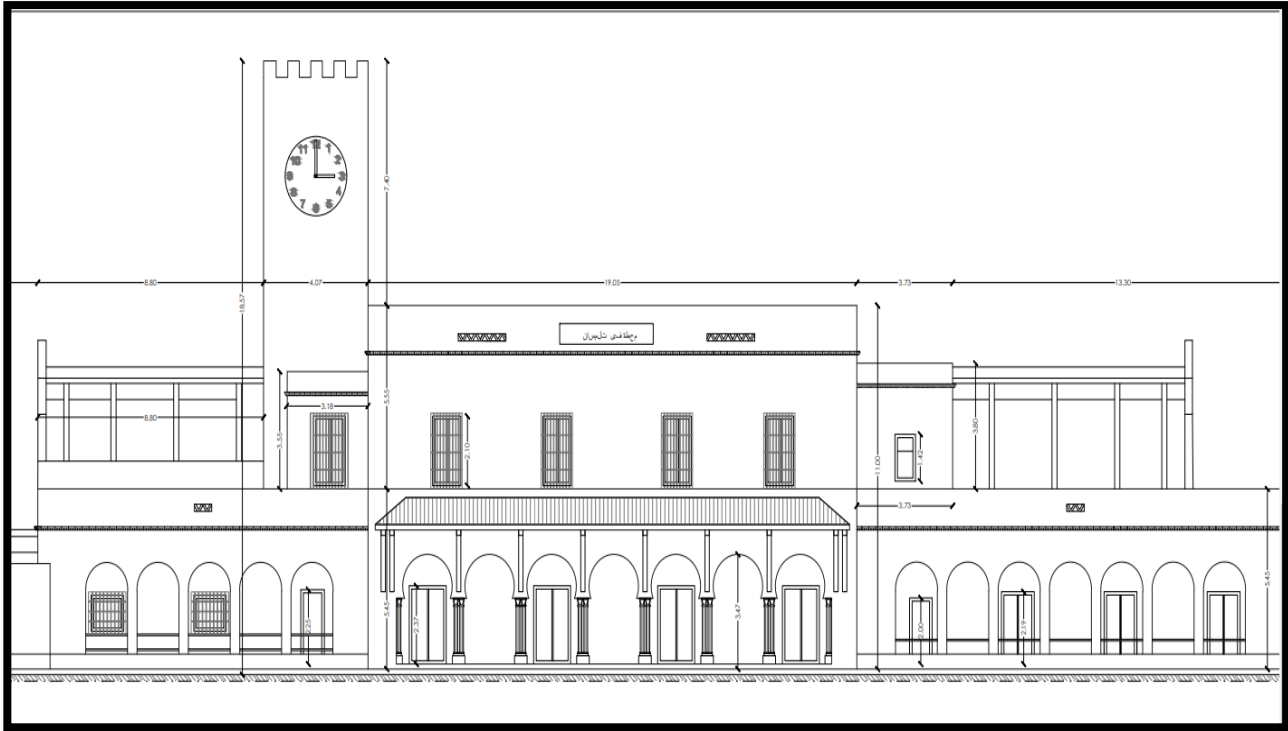


صورة 38: مخطط المحطة



صورة 39: مخطط المحطة للطابق الأول

مصدر: ANESRIF



صورة 40: مخطط للواجهة

مصدر: ANESRIF

6.3. الجانب المعماري

الجانب المعماري لمحطة السكة الحديد تلمسان هو مزيج من الأساليب الفرنسية و (néo mauresque) ، أسلوب يسمى (جونارد) بسبب اسم الحاكم وكان هذا هو الاتجاه العام في ذلك الوقت وهذا جزء من الاتجاه العربي الذي تطور لبعض الوقت في جميع أنحاء المغرب العربي.⁶⁴ واجهة المحطة مزينة بتفاصيل معمارية متقنة، مع زخارف هندسية وأقواس نصف دائرية. غالبًا ما تكون الألوان المستخدمة زاهية، مع مجموعات من الأزرق والأبيض والبيج، وهي نموذجية للعمارة الزيانية. برج الساعة الذي يمنحها مؤذنة، أما الأروقة، تمنحها هوية معمارية للمصمم في ذلك الوقت. تجمع المعنى السياسي ونفس المعنى الرمزي.

ينقسم مبنى المحطة الحالي إلى عدة أجزاء متميزة تشكل هيكلًا متناغمًا. يوجد في المنتصف الجسم الرئيسي، مما يسلط الضوء على برج ساعة مهيب محاط بجناحين جانبيين متماثلين. أمام الساحة المركزية، في الطابق الأرضي، توجد شرفة وصول ذات أروقة نصف دائرية أنيقة، توفر مدخلًا ترحيبيًا.

بمجرد دخولنا، نكتشف غرفة الانتظار الفسيحة ومكتب التذاكر ومناطق الخدمة المختلفة في المحطة. في الطابق العلوي، تم ترتيب أماكن الإقامة لراحة السكان. على جانب خطوط السكك الحديدية، يرتفع قبو

⁶⁴ Kadi Samira, Ikhlef Rabab, Pour l'Obtention Du Diplôme d'Architecte d'Etat, " Rénovation de la gare ferroviaire de Tlemcen, une action de revitalisation du quartier ", 2013/2014, université Abou Bekr Belkaid, P86

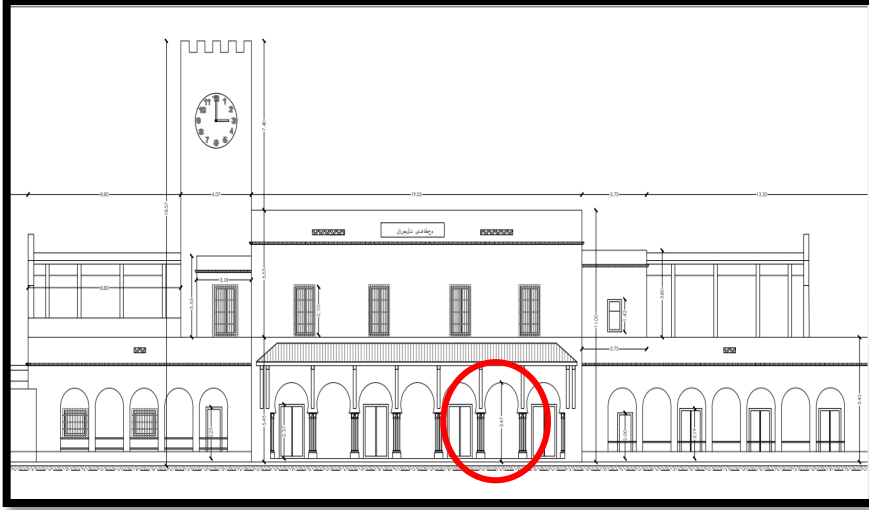
كبير، مع فتحات أعلاه، مما يسمح للضوء الطبيعي بالمرور، وصفين من المظلات التي تمتد على الجانبين، مما يوفر الحماية من العناصر.

على يسار المحطة توجد حديقة مغلقة تضيف لمسة من المساحات الخضراء. تتميز هذه الحديقة بسلسلة من الأروقة التي تواجه الساحة المركزية. يوجد بجوار الفندق مباشرة فندق من طابقين يوفر أماكن إقامة مريحة للمسافرين. على اليمين، يوجد وصول إلى نفق يربط المنصات، بالإضافة إلى مباني خدمة المحطات الأخرى

بشكل عام، يُظهر هذا التصميم المعماري اهتمامًا خاصًا بالتفاصيل وتحسين المساحة. إن الجمع بين عناصر التصميم، مثل الأروقة وبرج الساعة المهيّب والهيكل المحيطة المختلفة، يخلق جوًا مميزًا ومرحبًا للركاب وزوار المحطة. كل هذه العناصر المعمارية تخلق انطباعًا مذهلاً وتعكس الطابع المميز لمحطة تلمسان. بالتجول في هذا المبنى، يمكن للزوار تقدير المزيج المتناغم من الأشكال والتفاصيل التي تعكس تاريخ المنطقة وثقافتها.

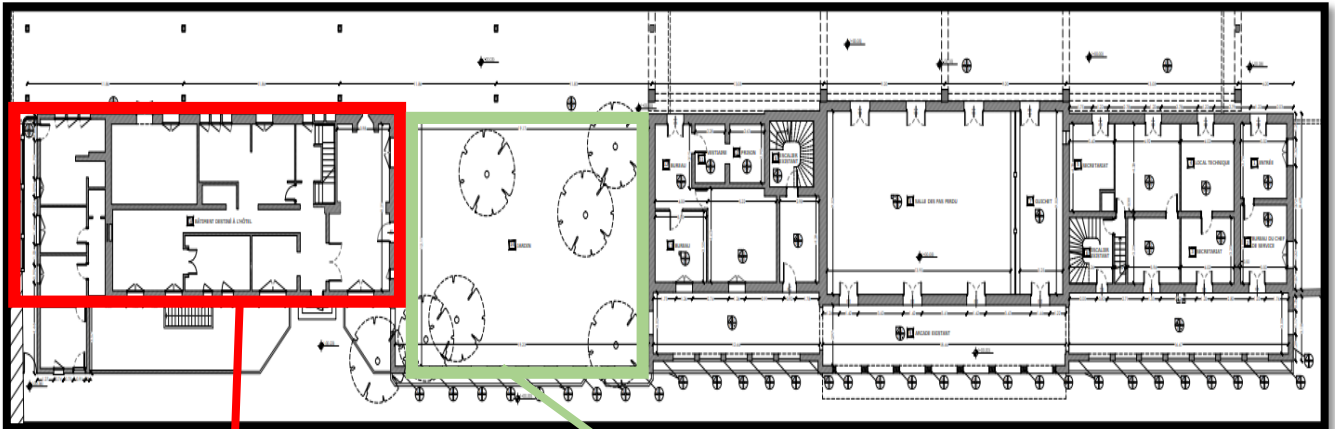


صورة 41: مئذنة مربعة القاعدة وفيّة للمأذنة الجزائرية



صورة 42: القوس الزياني

القوس الزياني نوع من الأقواس المعمارية الموجودة في العمارة الإسلامية التقليدية. تعتبر هذه الأقواس جزءاً من العناصر المعمارية الشائعة في العديد من البلدان الإسلامي



صورة 44: فندق مهمل المجاور للمحطة

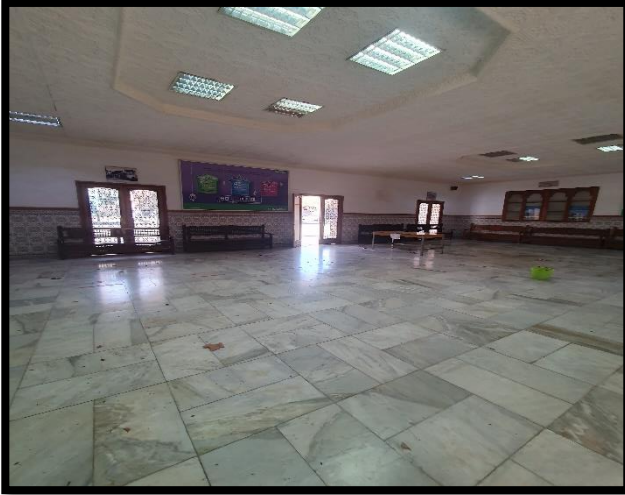


صورة 43: حديقة مهملة للمحطة

مصدر: مؤلفة المذكرة

6.4. أجواء المحيط الداخلي

الجزء الداخلي من محطة تلمسان يتكون مع مساحات واسعة ومشرفة مزينة بعناصر معمارية تعكس التأثيرات الفرنسية والمغربي تم تزيين قاعات الانتظار وغرف الصعود بالبلاط الملون والزخارف الهندسية وأقواس الجص، التي تذكرنا بالهندسة المعمارية المغربية. اما مناطق الانتظار مؤنثة بمقاعد من الخشب للركاب الذين ينتظرون قطارهم. وبالنسبة للأرضيات مغطاة بالرخام الابيض، مع زخارف هندسية مما يضيف لمسة فنية إلى داخل المحطة.



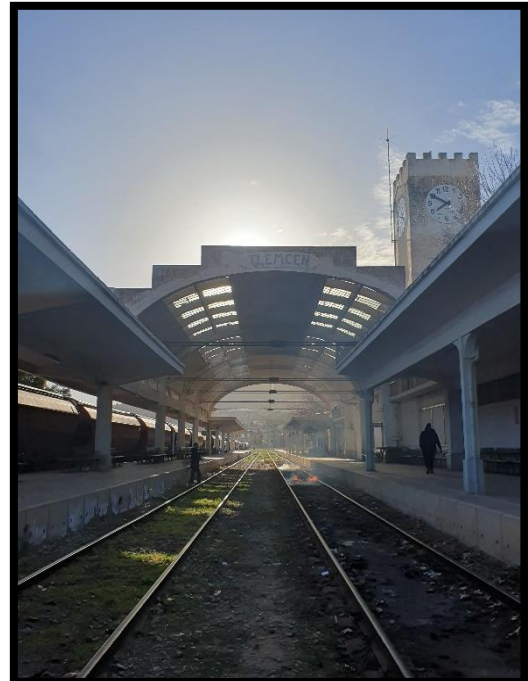
صورة 46: المحيط الداخلي للمحطة



صورة 45: المحيط الداخلي



صورة 48: المحيط الخارجي على مستوى السكك الحديدية



صورة 47: المحيط الخارجي على مستوى السكك الحديدية

مصدر: مؤلفة المنكرة

6.5. معدات المحطة

المساحة ب م ²	فضاء	تعيين
165 م ²	- 03 مكتب التذاكر + منطقة انتظار	قاعة الاستقبال
2300 م ²	- ساحة المسافرين	ساحة 1
4500 م ²	- ساحة البضاعة	ساحة 2
2400 م ²	- 03 للمسافرين	رصيف
983 م ²	- 03 للبضائع	
416 م ²	- مساحة مستودع البضائع - 01 مكتب جمارك - 01 مكتب للشحن	رواق البضائع
141 م ²	- مرقد	كوخ
700 م ²	- 02 محل إصلاح - 02 مكاتب	إعادة تأهيل الآلات
250 م ²	- 08 مكاتب	مكاتب إدارية
1000 م ³	- 02 أبراج المياه	أبراج المياه
700 م ²	- 03 مرائب	إيداع مادي
500 م ²	- 03 مساكن	سكن العاملين

جدول 3: معدات المحطة

6.6. إيجابيات وسلبيات المحطة

إيجابيات	سلبيات
موقع المحطة استراتيجي	غير واضحة محاطة بالمباني
تتميز المحطة بطابع زياتي مخصص لمدينة تلمسان	عدم وجود صيانة
تعد المحطة الوحيدة في تلمسان	مشاكل أمنية عدم وجود الأمن
/	اهمال كامل لفندق موجود بجانب المحطة
/	عدم وجود مكان لائق لاستراحة المسافرين
/	اهمال حديقة موجودة بالمحطة
/	عدم وجود مراحيض دخل المحطة
/	اهمال في الغطاء النباتي
/	مشاكل لركن السيارات
/	عدم وجود خدمة التجارة في محيط المحطة ومن الداخل

جدول 4: إيجابيات وسلبيات المحطة

6.7. حالة النقل في تلمسان

تستخدم شبكة السكك الحديدية في ولاية تلمسان لنقل الركاب والشحن. يعمل خطان للركاب في ولاية تلمسان:

- ✓ يعمل خط سيدي بلعباس-ولاد ميمون-تلمسان-وهران (واد تليلات) في ثلاث (03) دورات يوميًا.
- ✓ يعمل خط تلمسان-مغنية الذي يخدم مدن صيرا والزليون وسيدي مجاهد بالتناوب يوميًا. يتم اتخاذ هذا الخط بشكل أساسي من قبل العمال والطلاب في الساعة 6:30 دقائق من مغنية وفي الساعة 4:30 من تلمسان.

عدد القطار في اليوم	مسافرين	البضائع
14 قطار في اليوم	• (02) مغنية • (06) وهران	• (02) مغنية • (04) غزوات

الجدول 5: شبكة السكك الحديدية في تلمسان

خلاصة

بعد إجراء جميع التحاليل والتناول في النقاط المختلفة، توصلنا إلى استنتاج واحد مهم، وهو أن الرؤية ونقطة البداية لعملية التصميم والتهيئة واضحة تم تحليل العديد من العوامل والمعايير المتعلقة بالمشروع، وتم استنتاج أنه يوجد اتفاق واسع على الرؤية والهدف الذي يجب أن يتم العمل به. هذا يعكس فهمًا عميقًا وواضحًا لمتطلبات المشروع والمسار الذي يجب اتباعه في التصميم والتهيئة.

الفصل الثالث: تهيئة المحطة

تمهيد

يمثل هذا الفصل الثالث من أهم الفصول في دراستنا حيث يتناول تحليل الأمثلة التي نقتبسها من العالم كمرجع لتهيئة محطاتنا يتم ذلك من خلال دراسة المشاريع المماثلة التي تم تنفيذها سابقاً واستخلاص الدروس المستفادة منها. نقوم بتحليل عملية التصميم والتخطيط والتنفيذ في هذه المشاريع، ونستخدم هذه المعلومات لتهيئة محطاتنا بأفضل الطرق الممكنة

المثال 1: محطة القطار لوس أنجلوس بالولايات المتحدة الأمريكية



صورة 49: المظهر الخارجي لمحط القطار لوس أنجلوس بالولايات المتحدة الأمريكية

بطاقة البيانات

- بلد الولايات المتحدة الأمريكية
- بلدية كاليفورنيا
- خط السكة الحديدية River Subdivision (SCRRA)
- التنفيذ بعام 1939
- تاريخ التجديد 2014



محطة لوس أنجلوس يونيون هي محطة سكة حديد أمريكية، المحطة الرئيسية في لوس أنجلوس، كاليفورنيا. يقع في وسط مدينة لوس أنجلوس. تم تشغيل المحطة في عام 1939. تم بناؤه وفقاً لخطط جون باركنسون ودونالد بي باركنسون

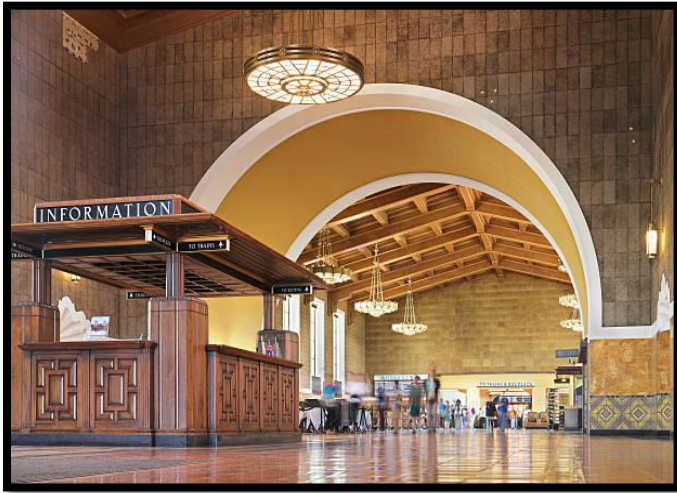


صورة 50: النجم الثماني

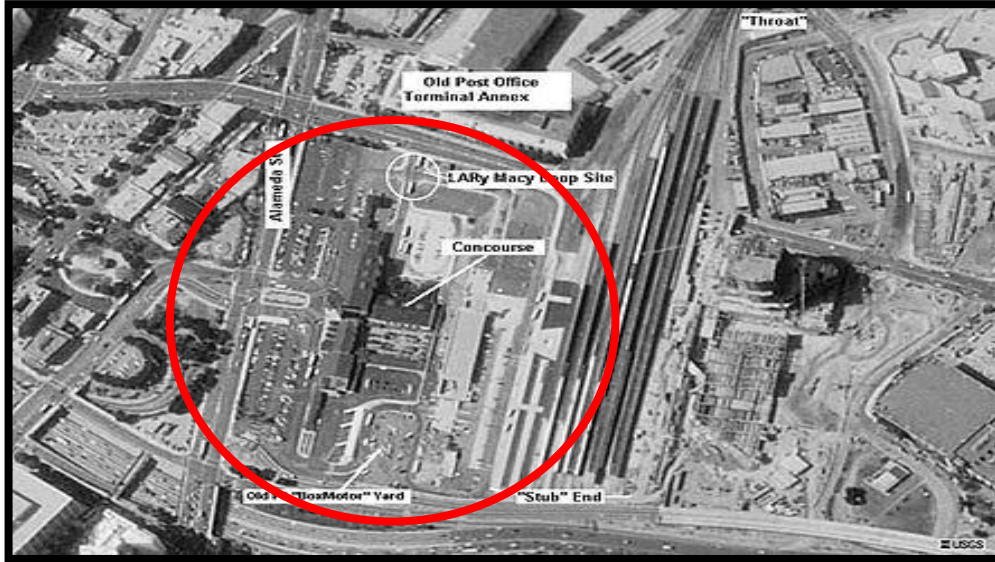
مصدر: Google image

يجمع الهيكل بين أنماط العمارة الاستعمارية الإسبانية، العمارة الإسبانية في أمريكا والفلبين، والعمارة الحديثة، بالإضافة إلى تفاصيل مثل النجم الثماني المعروف أيضًا باسم النجم الأندلسي، والذي غالبًا ما يظهر في هندسة الزخارف الأندلسية.⁶⁵

خضعت محطة يونيون في لوس أنجلوس بالولايات المتحدة الأمريكية لتجديدات كبيرة في السنوات الأخيرة لتحديث المنشأة وترميم الهندسة المعمارية التاريخية للمبنى. وشمل هذا العمل إضافة أماكن عامة ومطاعم ومحلات تجارية جديدة وغرفة انتظار جديدة للزوار. وشمل التجديد أيضا إدخال تحسينات على الإضاءة وكفاءة استخدام الطاقة في المبنى



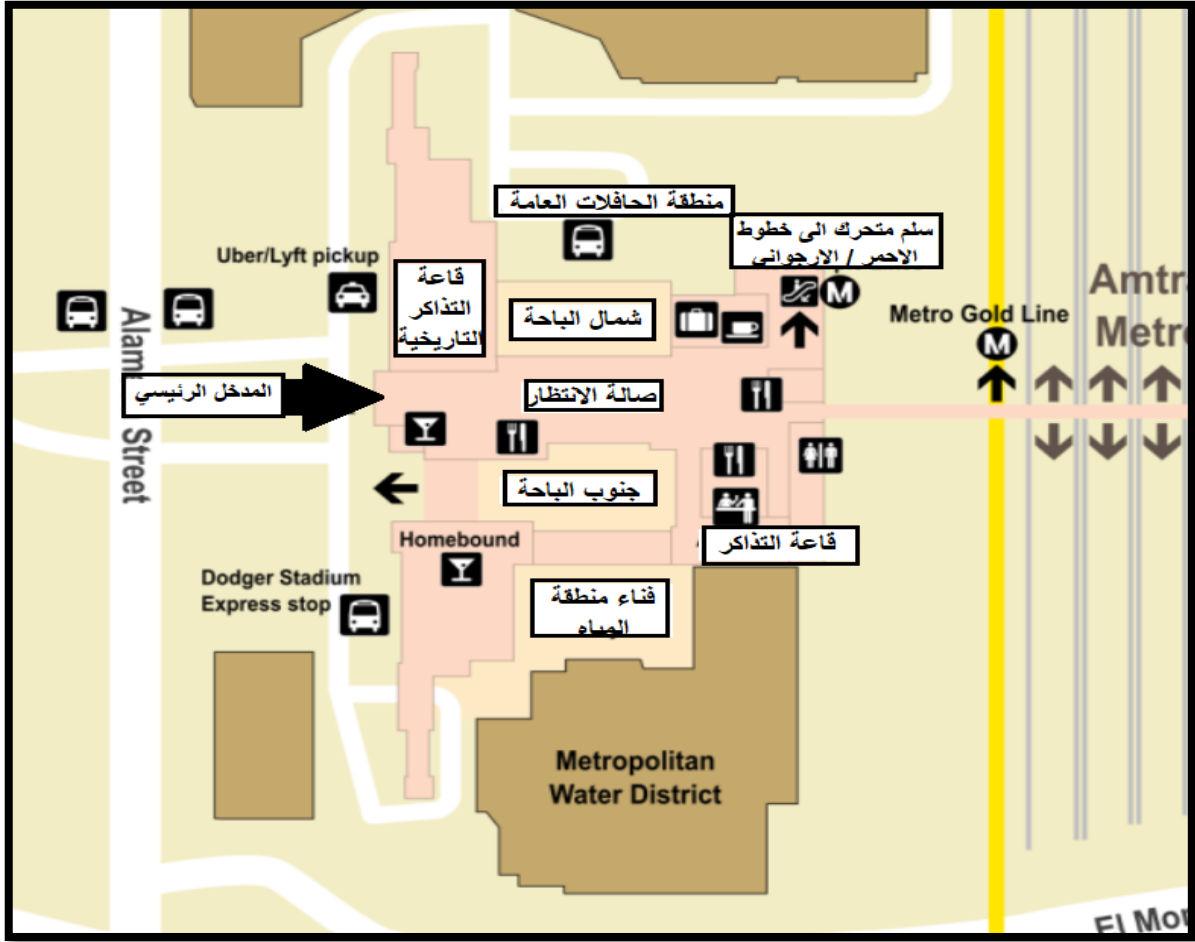
صورة 51: المظهر الداخلي للمحطة



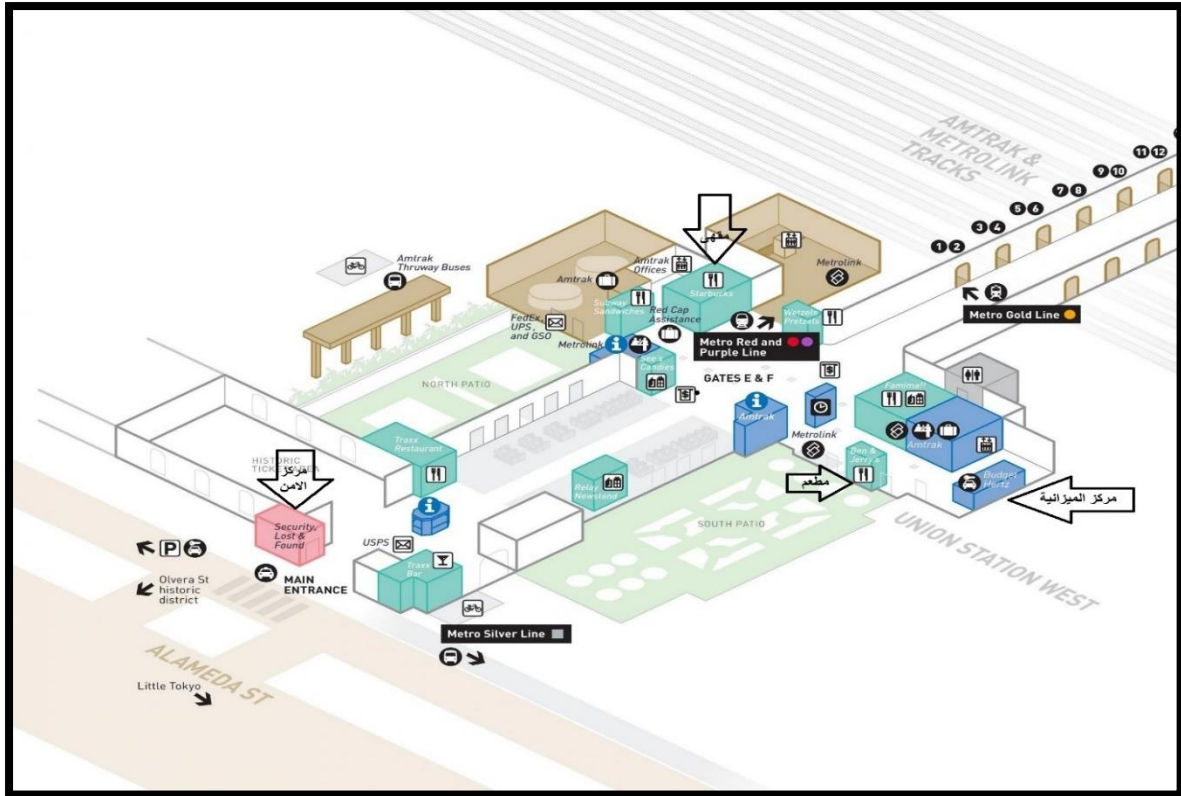
صورة 52: منظر جوي للمحطة في أواخر التسعينيات

مصدر: Google image

⁶⁵ <https://la.curbed.com/2018/5/2/17311528/union-station-renovations-los-angeles>



صورة 53: مخطط لمحطة القطار لوس أنجلوس بالولايات المتحدة الأمريكية



صورة 54: رسم توضيحي لمحطة القطار لوس أنجلوس بالولايات المتحدة الأمريكية

مصدر: مؤلفة المذكرة

المثال 2: محطة القطار لمدينة مراكش بالمغرب



مصدر *Google image*

صورة 55: محطة القطار لمدينة مراكش بالمغرب

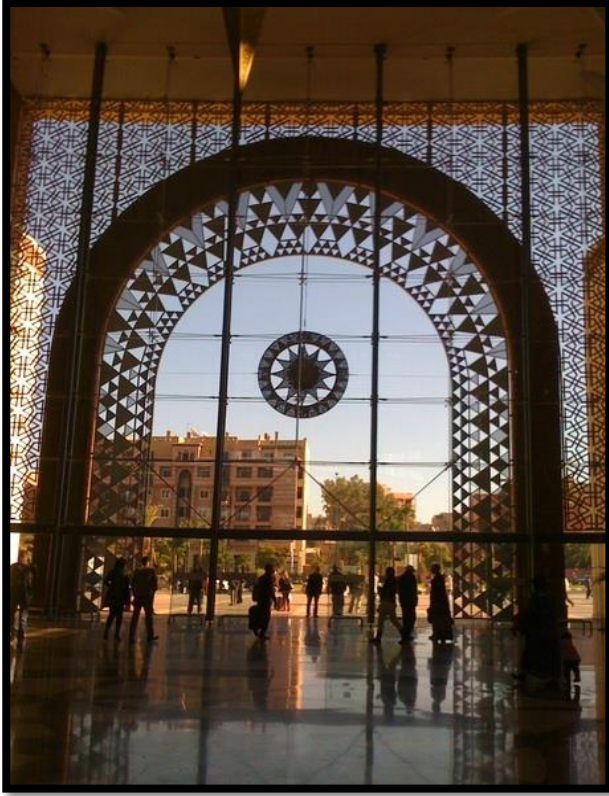
بطاقة البيانات

- البلد المغرب
- بلدية مراكش
- ملكية للمكتب الوطني لسكك الحديدية ONCF
- تاريخ البناء 1923
- تاريخ التجديد (2008/2009)
- المساحة الكلية 25 000 م²



تم بناء المحطة في عام 1923، وتقع في وسط المدينة، عند تقاطع شارع الحسن الثاني وشارع عبد الكريم الخطابي.⁶⁶

⁶⁶ Kadi Samira, Ikhlef Rabab, Pour l'Obtention Du Diplôme d'Architecte d'Etat, " Rénovation de la gare ferroviaire de Tlemcen, une action de revitalisation du quartier ", 2013/2014, université Abou Bekr Belkaid, P46



صورة 56: المدخل الجديد

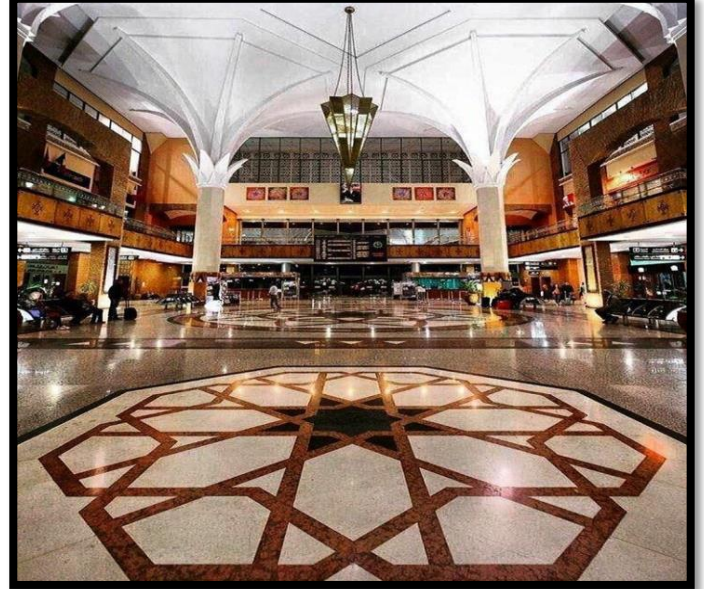
تم تجديد المحطة في عام 2008 من قبل مهندس معماري استلهم من الأبواب الضخمة لمدينة مراكش القديمة وحافظ على أسلوبها الخاص مع تحديثها بعمق لجعلها أكثر جاذبية وعملية وتحسين تجربة المسافرين

سمح العمل بإنشاء مدخل جديد بألوان بنية مع ممر زجاجي وغرفة انتظار كبيرة مكيفة ومساحات تجارية ومواقف للسيارات. كما تم تجهيز المحطة بتقنيات جديدة، مثل شاشات Wi-Fi المجانية المعلومات في الوقت الفعلي وشبكة

مميزات المحطة: 67

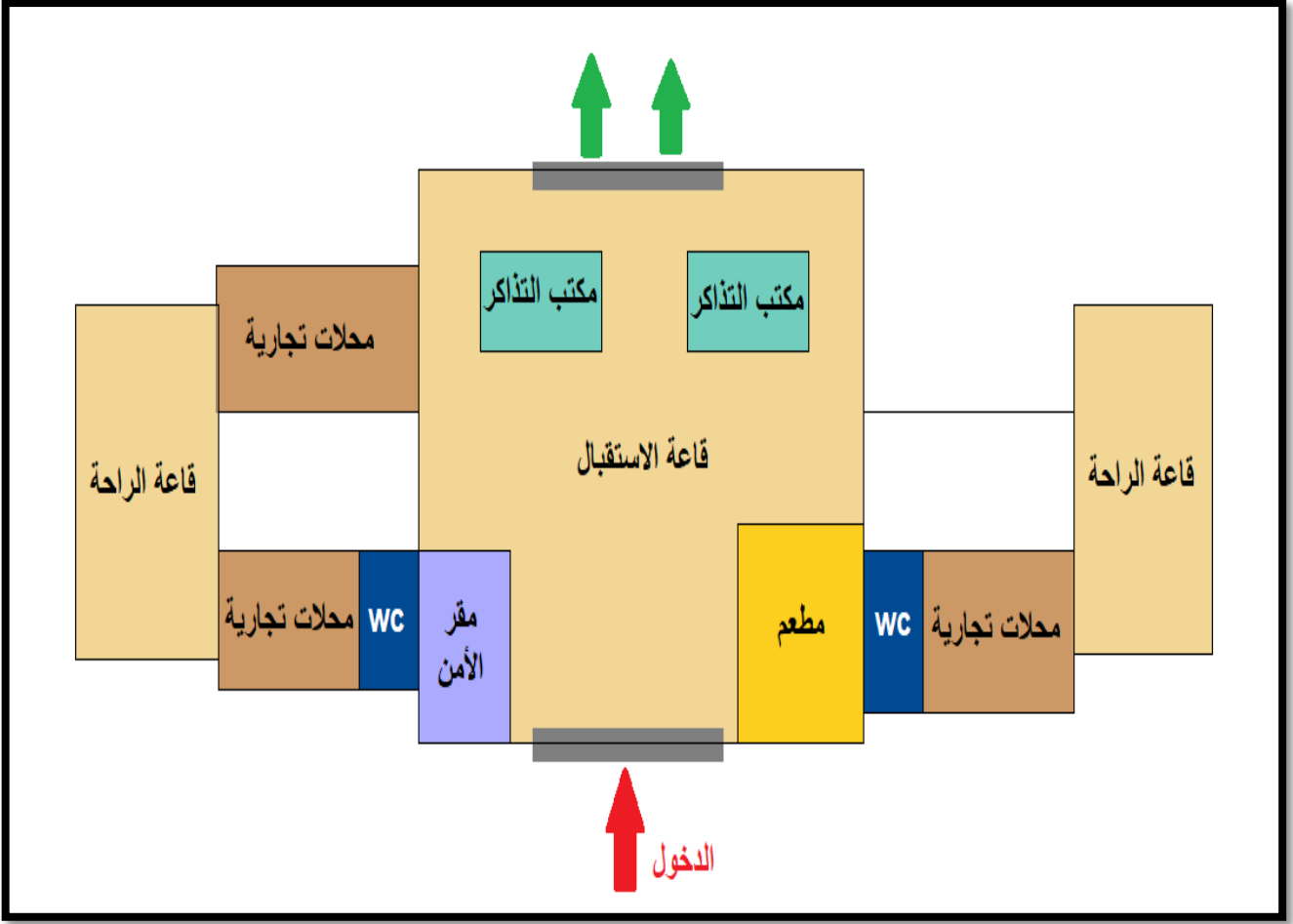
تتكون المحطة من:

- صالة ركاب 1250 متر مربع في الطابق الأرضي
- مكاتب متعددة للتذاكر والاستقبال والمعلومات
- ساحة موزعة على 5000 متر مربع
- مركز تسوق من طابقين بطول 2800 متر مع علامات تجارية مشهورة



صورة 57: المظهر الداخلي لمحطة القطار لمدينة مراكش بالمغرب مصدر: google image

⁶⁷ Kadi Samira, Ikhlef Rabab, Pour l'Obtention Du Diplôme d'Architecte d'Etat, " Rénovation de la gare ferroviaire de Tlemcen, une action de revitalisation du quartier ", 2013/2014, université Abou Bekr Belkaid, P47



صورة: 58 مخطط توضيحي محطة القطار لمدينة مراكش بالمغرب

مصدر: مؤلفة المذكرة

المثال 3: محطة القطار لمدينة ماكون بفرنسا



صورة 59: محطة القطار لمدينة ماكون بفرنسا

بطاقة البيانات

- البلد فرنسا
- بلدية ماكون
- ملكية للمكتب الوطني لسكك الحديدية SNCF
- المهندس المعماري أكسيس سنديري
- التنفيذ بعام 10 جويلية 1854
- سنة التجديد 2011



محطة قطار ماكون فيل هي محطة سكة حديد فرنسية دخلت الخدمة في 10 يوليو 1854
يحتوي هذا المبنى على جسم مركزي بثلاث فتحات بطابقين ودور علوي على كل جانب من الجسم المركزي، يحتوي الجناحان على تسعة فتحات وطابق واحد.



صورة 60: مبنى الركاب في عام 1854

تم تدمير مبنى الركاب 1854 في عام 1944⁶⁸ خلال الحرب العالمية الثانية بعد الحرب، أعيد بناء المبنى بأسلوب حديث ووظيفي.

في عام 2011، تم العمل على تجديد المحطة، ولا سيما لتحسين معلومات الركاب والراحة

تم تجهيز المحطة بمنحدرات جديدة للأشخاص ذوي القدرة المحدودة على الحركة، بالإضافة إلى أنظمة إشارات واتصالات جديدة.



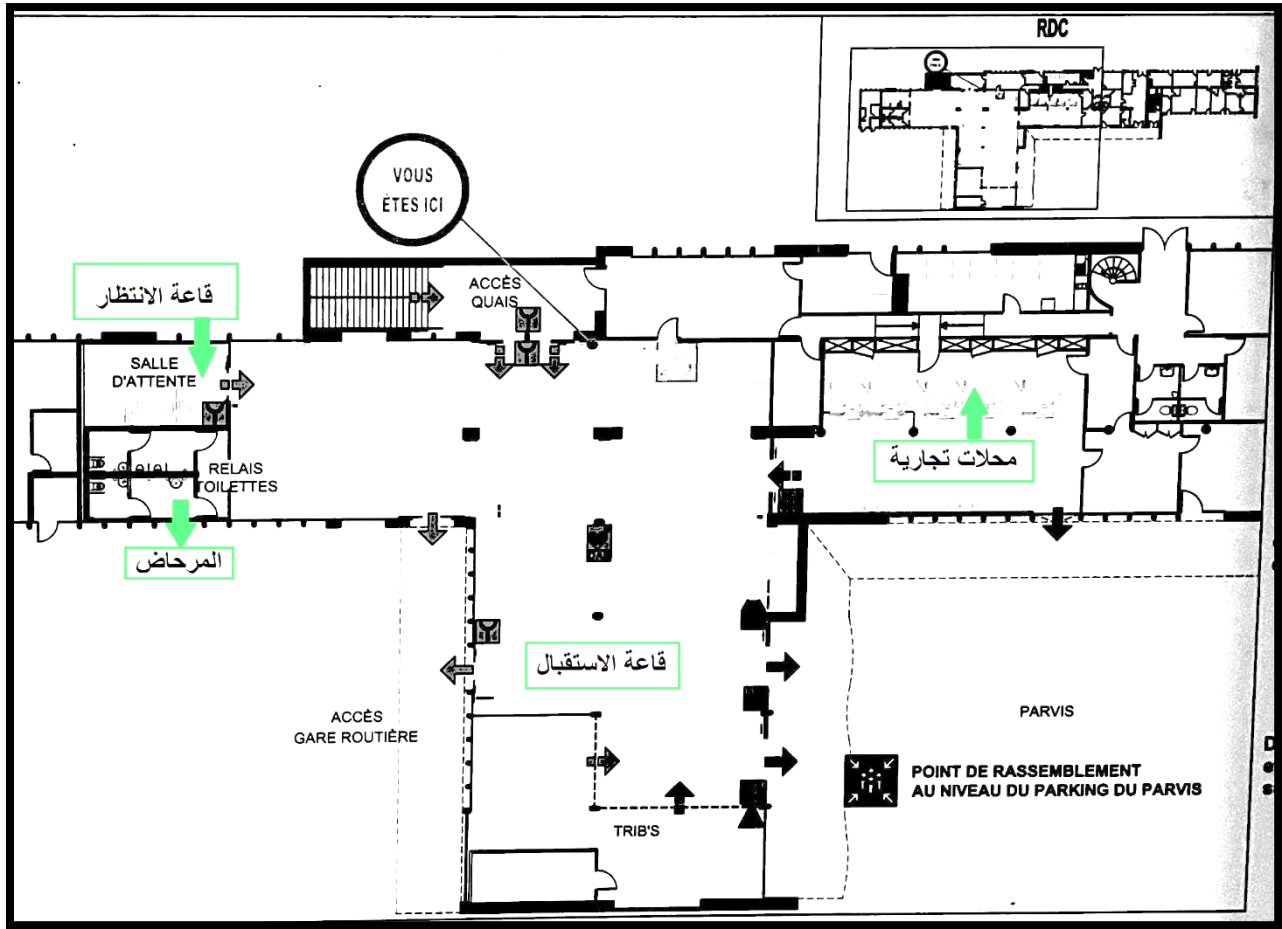
صورة 61: المظهر الداخلي للمحطة

في عام 2018، تم إجراء تجديدات لتحسين العزل الحراري والصوتي للمحطة، وكذلك لتحديث معدات التهوية أيضا أدخلت تحسينات على مجالات الانتظار والمبيعات، بما في ذلك تركيب شاشات معلومات وأجهزة صراف آلي جديدة.



صورة 62: منظر جوي للمحطة مصدر: google image

⁶⁸ https://fr.wikipedia.org/wiki/Gare_de_M%C3%A2con-Ville



صورة 63: مخطط توضيحي محطة القطار لمدينة ماکون بفرنسا

المثال 4: محطة القطار عنابة بالجزائر



صورة 64: واجهة المحطة

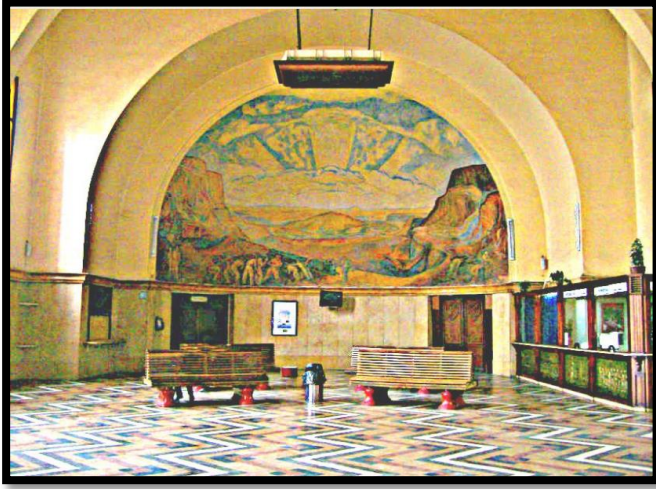
بطاقة البيانات

- البلد الجزائر
- بلدية عنابة
- ملكية للمكتب الوطني لسكك الحديدية SNTF
- تاريخ البناء 1927
- تاريخ التجديد 2017

تم بناء محطة السكك الحديدية في عام 1927، وتحتل موقعًا استراتيجيًا في وسط مدينة عنابة. يحدها محاور ميكانيكية مهمة ساحة المحطة ومحكمة الثورة على الجانب الشمالي، وشارع (المكتا Mokta) والميناء على الجانبين الجنوبي والشرقي،



وشارع ALN من الغرب ومبنى الركاب هو المدخل الرئيسي للمدينة على الجانب الشرقي⁶⁹ يعود إنشاء محطة سكة حديد عنابة إلى شركة السكك الحديدية الجزائرية في عام 1857، بعد اكتشاف معادن ثمينية في محيط عنابي. ولكن تم وضع المحطة الحالية في الخدمة في عام 1927 امتداداً للمحطة القديمة التي لم تعد تلبي حركة المرور في ذلك الوقت.⁷⁰ تتصف المحطة الجديدة بأسلوب المغاربي الجديد (Néo Mauresque) كان شائعاً في ذلك الوقت من الخارج، تتميز محطة عنابة بمئذنتها المربعة التي تخترق واجهتها خمسة أبواب وصول ممتدة بنوافذ كبيرة محاطة بأقواس نصف دائرية.



صورة 66: قاعة الاستقبال والانتظار



صورة 65: المظهر الخارجي لمحطة القطار عنابة بالجزائر

مصدر: Google. Image

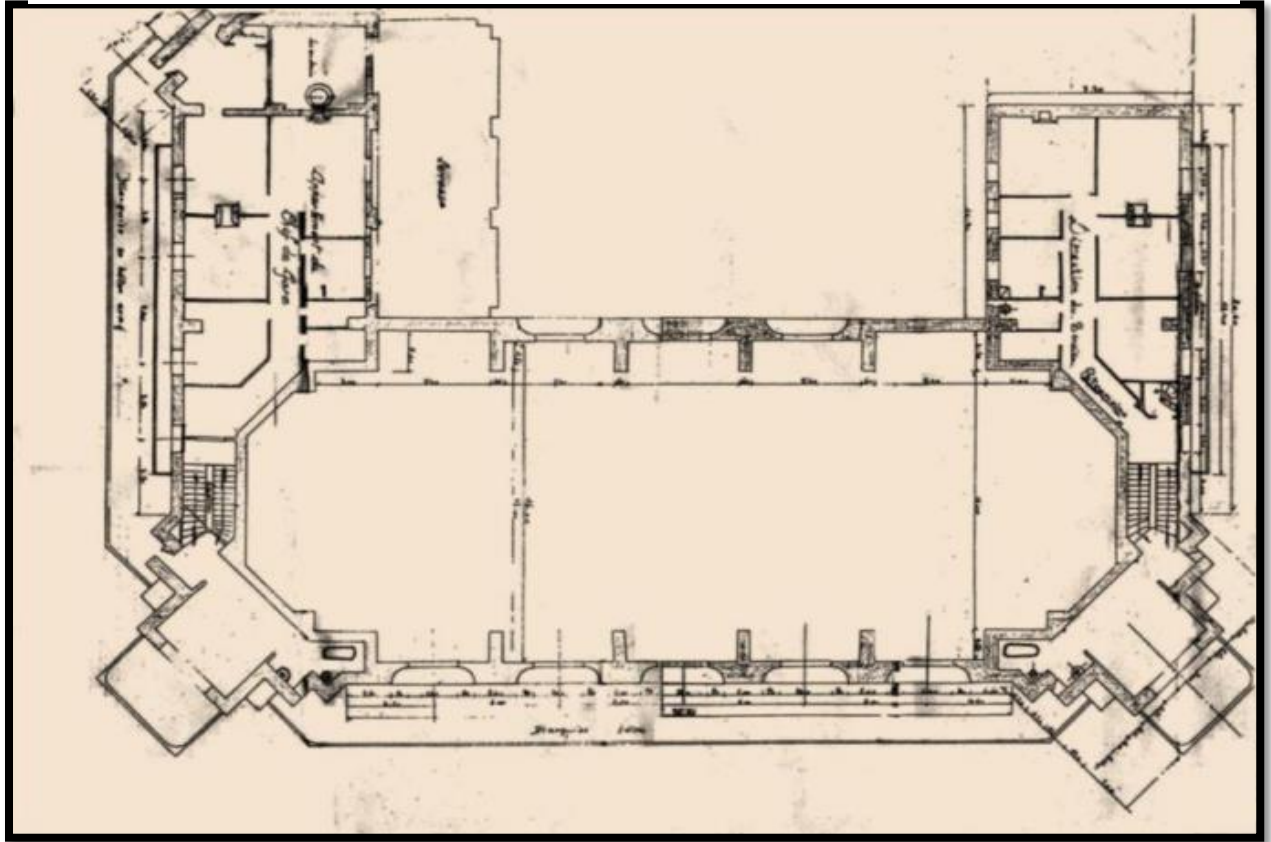
تشكل قاعة الاستقبال جوهر المحطة، مع أرضيات مضلعة مدعومة بأبواب مقوسة، وتوفر مساحة مجانية ومرنة، وارتفاعاً رائعاً تحت السقف.

⁶⁹ Sarra BENOSMAN, Sarra BENSARI, mémoire master en architecture, thème transport " RENOVATION ET EXTENSION DE LA GARE FERROVIAIRE DE TLEMEN ", 2017/2018, université Abou Bekr Belkaid, P26

⁷⁰ Boulbene-Mouadji Ines Feriel, Magister en architecture , " LE STYLE NEO-MAURESQUE EN ALGERIE", 2012, UNIVERSITÉ MONTOURI-CONSTANTINE, p 124



صورة 67: الواجهة الشمالية الشرقية لمحطة سكة حديد عنابة، في ساحة أشجار النخيل



صورة 68 مخطط الطابق الأرضي لمبنى الركاب بمحطة سكة حديد عنابة

مصدر: (Boulbene Ines Feriel, 2011)

خضعت محطة سكة حديد عنابة لعملية تجديد في عام 2017 لتحديث المرافق وتحسين راحة الركاب بالإضافة إلى إعادة التطوير الخارجي.

وشمل العمل إضافة معدات جديدة مثل أجهزة الصراف الآلي وأنظمة تكييف الهواء والتهوية، بالإضافة إلى شاشات معلومات في الوقت الفعلي. بالإضافة إلى ذلك، تم تجهيز المحطة بممر لتسهيل وصول الركاب إلى المنصات.



صورة 69 رصيف داخلي



صورة 71 منظور لمقعد الانتظار.



صورة 70: فريز من السيراميك بزخارف تحاكي الفسيفساء وتزين المساحة

المحيطة بالمنصات

مصدر: (Boulbene Ines Ferial, 2011)

المثال 5: محطة القطار وهران بالجزائر



صورة 72: محطة وهران

بطاقة البيانات

- البلد الجزائر
- بلدية وهران
- ملكية للمكتب الوطني لسكك الحديدية SNTF
- الخدمات الخطوط الرئيسية القطارات الإقليمية
- معماري ألبرت بالو Albert Ballu
- تاريخ البناء 1908

تستحضر محطة قطار وهران، هذا البناء الرائع هو جزء من الإرث المعماري المهم الموروث من فترة الاستعمار الفرنسي في الجزائر ويشكل تشييده جزءا من سياسة استعمارية تهدف إلى تطوير الهياكل الأساسية في الخارج، على النحو المنصوص عليه



في الأمر الوزاري المؤرخ 4 فبراير 1857⁷¹، الذي يتوخى إنشاء شبكة للسكك الحديدية تربط بين الموانئ الجزائرية الرئيسية وكذلك المدن الداخلية للبلاد.

تم بناء مبنى الركاب على طراز (Néo-Mauresque) (على طراز جونات)، وقد صممه المهندس المعماري ألبرت بالو وبناه الأخوان بيريت خلال الاستعمار الفرنسي⁷². تستخدم بنيتها رموز الديانات الثلاث للكتاب. وبالتالي فإن مظهره الخارجي هو المسجد، حيث تحتوي الساعة على شكل مئذنة، وشبكات الأبواب والنوافذ وسقف القبة تحمل نجم داود، بينما تحمل اللوحات الداخلية للسقوف صليبان مسيحية.

إنه نصب تذكاري رائع، من خلال زينته الخارجية والداخلية. وفقاً لأرشيف متحف وهران، تم تنفيذ الأعمال الأولى في عام 1908 وافتتحت المحطة للجمهور في عام 1913.



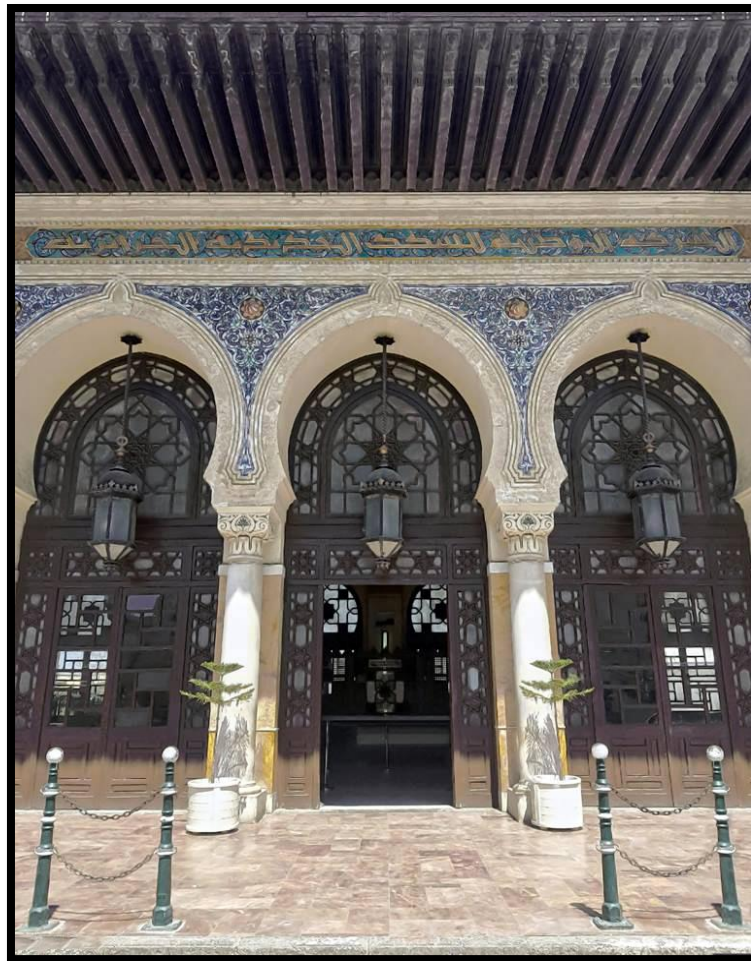
صورة 73: محطة وهران قديماً

⁷¹ Sarra BENOSMAN, Sarra BENSARI, mémoire master en architecture, thème transport " RENOVATION ET EXTENSION DE LA GARE FERROVIAIRE DE TLEMCEN ", 2017/2018, université Abou Bekr Belkaid, P 30

⁷² Nabila Oulebsir, « Ballu, Albert », (1849-1939) dans Les usages du patrimoine : monuments, musées et politique coloniale en Algérie, 1830-1930, éditions MSH, 2004 (ISBN 9782735110063), p. 322



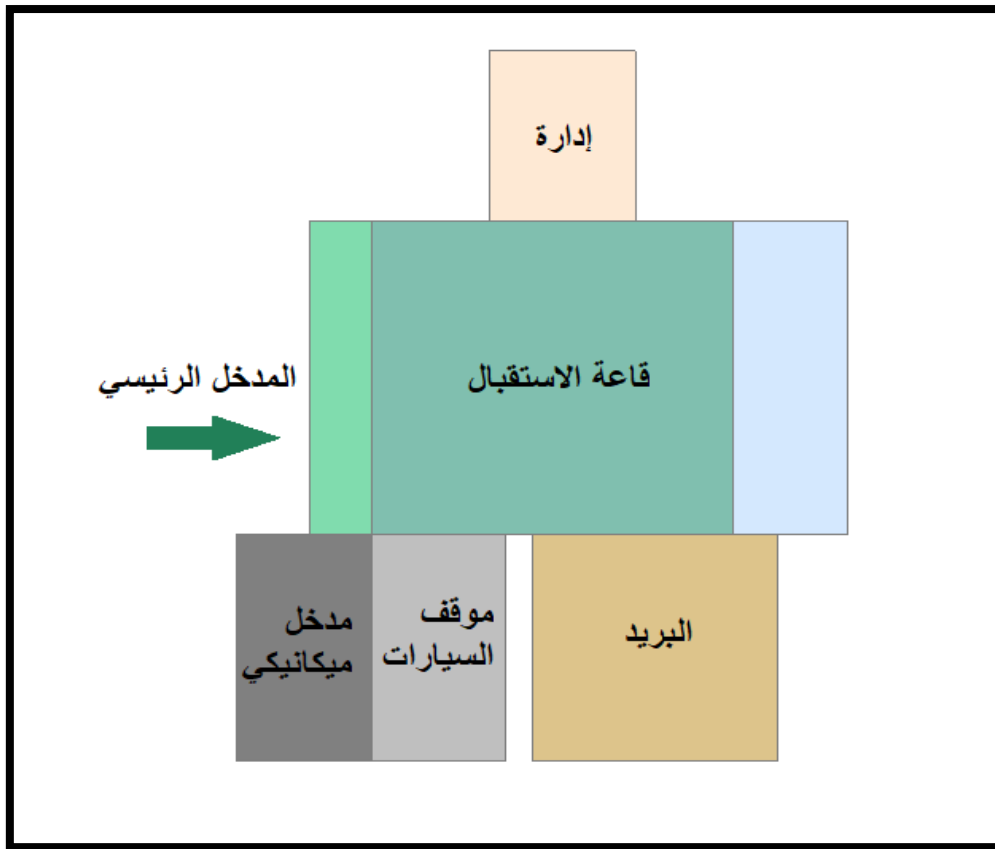
صورة 74: المظهر الداخلي مصدر: Google image



صورة 75: باب المحطة



صورة 76: صورة المحطة



صورة 77: مخطط المحطة

مصدر: مؤلفة المنكرة

جدول المقارنة

وهران	محطة لوس أنجلس	محطة مراكش	محطة ماکون	محطة عنابة	خلاصة
<ul style="list-style-type: none"> - قاعة - الانتظار - مكتب التذاكر 	<ul style="list-style-type: none"> - رواق مركزي - صالة الانتظار - قاعة التذاكر - قاعة استقبال المسافرين - مكتب التذاكر 	<ul style="list-style-type: none"> - قاعة استقبال المسافرين - قاعة التذاكر - قاعة انتظار المسافرين - مكتب التذاكر 	<ul style="list-style-type: none"> - قاعة استقبال المسافرين - قاعة التذاكر - قاعة انتظار المسافرين - مكتب التذاكر 	<ul style="list-style-type: none"> - قاعة الانتظار - مكتب التذاكر 	<ul style="list-style-type: none"> - رواق مركزي - صالة الانتظار - قاعة التذاكر - قاعة استقبال المسافرين - مكتب التذاكر
<ul style="list-style-type: none"> - مساحة متعددة الخدمات - مركز للتسوق - متجر - تبغ - مساحة تجارية 	<ul style="list-style-type: none"> - مساحة متعددة الخدمات 	<ul style="list-style-type: none"> - مركز للتسوق - متجر - تبغ - مساحة متعددة الخدمات 	<ul style="list-style-type: none"> - مساحة تجارية 	<ul style="list-style-type: none"> - مساحة متعددة الخدمات 	<ul style="list-style-type: none"> - مساحة متعددة الخدمات - مركز للتسوق - متجر - تبغ - مساحة تجارية
<ul style="list-style-type: none"> - خدمة المحطة - مكان للأغراض المفقودة - وكالة تأجير - خدمة المسافرين - خدمة المحطة 	<ul style="list-style-type: none"> - خدمة المحطة - مكان للأغراض المفقودة 	<ul style="list-style-type: none"> - وكالة تأجير - مكان للأشياء والأغراض المفقودة 	<ul style="list-style-type: none"> - خدمة المسافرين 	<ul style="list-style-type: none"> - خدمة المحطة 	<ul style="list-style-type: none"> - خدمة المحطة - مكان للأغراض المفقودة
<ul style="list-style-type: none"> - كافيتريا 	<ul style="list-style-type: none"> - مطعم - كافيتريا 	<ul style="list-style-type: none"> - مطعم - كافيتريا 	<ul style="list-style-type: none"> - اطعام السريع - كافيتريا 	<ul style="list-style-type: none"> - كافيتريا 	<ul style="list-style-type: none"> - مطعم - كافيتريا - اطعام السريع
<ul style="list-style-type: none"> - مكاتب 	<ul style="list-style-type: none"> - مكاتب 	<ul style="list-style-type: none"> - مكاتب 	<ul style="list-style-type: none"> - مكاتب 	<ul style="list-style-type: none"> - مكاتب 	<ul style="list-style-type: none"> - مكاتب
<ul style="list-style-type: none"> - صالة - مكان للترفيه والاسترخاء - حديقة - صالة الاسترخاء 	<ul style="list-style-type: none"> - صالة - مكان للترفيه والاسترخاء 	<ul style="list-style-type: none"> - صالة - مكان للترفيه والاسترخاء 	<ul style="list-style-type: none"> - صالة - مكان للترفيه والاسترخاء 	<ul style="list-style-type: none"> - صالة - مكان للترفيه والاسترخاء - حديقة 	<ul style="list-style-type: none"> - صالة - مكان للترفيه والاسترخاء - حديقة - صالة الاسترخاء

• خلاصة الأمثلة

- بعد تحليل الأمثلة، لوحظ أن مشاريع المحطة الجديدة تهدف إلى تحويل المحطات القديمة إلى أماكن اجتماعات حديثة ومرحبة ويمكن الوصول إليها ومريحة، تلبي متطلبات مستخدمي السكك الحديدية في القرن الحادي والعشرين.
- تعزيز جاذبية منطقة المحطة غالبًا ما تكون المحطات نقاط مرور مهمة في المدن، ومن خلال تعزيز جاذبيتها، يمكننا المساعدة في تنشيط الأحياء المحيطة بها.
- تعزيز جودة البيئة المعيشية من خلال إنشاء مساحات عامة ممتعة ويمكن الوصول إليها حول المحطات، هذا يعني التفكير في المحطة كنقطة مركزية يتم إعادة تنظيم الأماكن العامة حولها لتوفير بيئة معيشية لطيفة ووظيفية للجميع.
- إنشاء مساحات ممتعة وحيوية، وحديقة، والمشى لتوفير بيئة معيشية ممتعة وجذابة حول المحطة، من المهم إنشاء مساحات خضراء أو حدائق أو مناطق للمشى أو مناطق للنزهات. يمكن تجهيز هذه المساحات بمقاعد وطاولات وكراسي وألعاب للأطفال وتسهيل التفاعلات الاجتماعية بين السكان والمسافرين
- جعل المحطة مكانًا مميزًا للحياة لسكان المدينة والمسافرين الذين ترحب بهم من خلال تقديم خدمات وأنشطة عالية الجودة في المحطة، يمكننا جعلها مكانًا للعيش لسكان المدينة. يمكن القيام بذلك من خلال إنشاء مساحات عمل تعاونية أو مساحات لتناول الطعام أو معارض فنية أو منشآت مؤقتة أو الاسترخاء أو مساحات لعب للأطفال أو من خلال تقديم الترفيه الثقافي والفعاليات.
- تحسين حركة الركاب في المحطة وتوفير مساحات خدمة جديدة، وتحديث نظم المعلومات العامة من أجل تسهيل الحياة للركاب، كتوفير خدمات عالية الجودة ومساحات استقبال (المتاجر والمطاعم وما إلى ذلك)، وتحسين أنظمة المعلومات والاتصالات للمسافرين.

المبحث الثاني: تهيئة المحطة

1. تعريف بمشروع التهيئة

يمثل مشروعنا بتهيئة محطة تلمسان لجلب الحداثة مع احترام الأسلوب الزياتي التلمساني وكذلك لتلبية احتياجات المسافرين والشعور بالراحة وتوفير الخدمات اللازمة للمسافرين المحليين والخارجيين ولجلبهم لاستخدام القطار كوسيلة للنقل

2. أهمية مشروع التهيئة

- تحسين الراحة والمرافق: يمكن أن يساهم المشروع في تجديد وتحسين المرافق والمرافق العامة في محطة القطار. قد يتضمن ذلك إضافة مسارات للمشاة وتحسين وسائل النقل العام والخدمات الأخرى مثل المراحيض والمقاهي والمطاعم ومناطق الانتظار المريح
- تعزيز النقل العام: بتحسين محطة القطار وتجهيزها بتقنيات حديثة ومرافق جيدة، يمكن زيادة جاذبية النقل العام وتشجيع المزيد من الناس على استخدام القطارات كوسيلة للتنقل. هذا يمكن أن يقلل من الازدحام المروري وانبعاثات ثاني أكسيد الكربون ويحسن جودة الهواء في المدينة
- دعم السياحة والتجارة: إذا تم تحسين محطة القطار في تلمسان، فإنها قد تصبح نقطة وصول مركزية للسياح والمسافرين القادمين إلى المدينة. يمكن أن يعزز توفر وسائل النقل العام المريحة والفعالة من وإلى المحطة السياحة في المنطقة والتجارة ويعزز النمو الاقتصادي
- تحسين الاتصالات الإقليمية والوطنية: تعد محطة القطار في تلمسان واحدة من النقاط الرئيسية في نظام النقل السكك. بتحسين المحطة وتجهيزها بالبنية التحتية المناسبة، يمكن تحسين الاتصالات
- تعزيز التنمية العمرانية: تحسين محطة القطار يمكن أن يحفز التنمية العمرانية في المناطق المحيطة بها. قد يشجع توسع المحطة وتحسينها الشركات والمشاريع الجديدة على الاستثمار في المنطقة، مما يؤدي إلى خلق فرص عمل جديدة وتعزيز النمو الاقتصادي المحلي
- تحسين التنقل المستدام: يعد توفير وتحسين وسائل النقل العام مثل المحطة القطار جزءًا من الجهود الرامية إلى تعزيز التنقل المستدام. باستخدام وسائل النقل العام بدلاً من السيارات الخاصة، يمكن تقليل ازدحام الطرق والاعتماد على الوقود الأحفوري، وبالتالي تقليل التلوث البيئي والاحتباس الحراري
- تعزيز الأمان والراحة: بتحسين محطة القطار وتوفير مرافق ملائمة ومريحة، يمكن تعزيز الأمان والراحة للمسافرين. ستتوفر مناطق الانتظار الآمنة والمضاءة والمراقبة بالكاميرات، مما يوفر شعورًا أكبر بالأمان للمسافرين ويقلل من حالات الجريمة
- تعزيز الاتصال الاجتماعي: قد يشجع وجود محطة قطار مرموقة على التواصل الاجتماعي والتفاعل بين الناس. يمكن للمحطة أن تكون مكانًا للقاءات وتبادل المعلومات وتعزيز التواصل بين سكان المدينة والزوار.

3. احتياجات لمشروع التهيئة

- تحسين البنية الفوقية: قد تكون المحطة قديمة وتحتاج إلى تجديد وتحديث، مما يتطلب إصلاحات وترميمات لتحسين البنية الفوقية بشكل عام
- توفير المرافق اللازمة: قد يكون هناك حاجة لإضافة وتحسين المرافق المتوفرة في المحطة، مثل المراحيض، ومناطق الانتظار، والمقاهي، والمطاعم، والمحال التجارية. يجب توفير مرافق ملائمة ومريحة للمسافرين وضيوف المدينة
- تعزيز السلامة والأمان: من المهم أن تكون المحطة آمنة للمسافرين والموظفين. قد تكون هناك حاجة لتحسين أنظمة الأمان والمراقبة، وتوفير إضاءة جيدة، وتوجيهات وعلامات واضحة للمسافرين، وتأمين الممرات والمناطق العامة.
- تحسين الخدمات والمواعيد: قد تحتاج المحطة إلى تحسين الخدمات المقدمة للمسافرين، مثل تحسين نظام الحجز والبيع، وتوفير معلومات دقيقة عن المواعيد والقطارات، وتحسين خدمة العملاء والاستجابة للاحتياجات والشكاوى.
- تعزيز النقل العام: من خلال تحسين محطة القطار، يمكن تعزيز استخدام وسائل النقل العام وتحفيز المزيد من الناس على الاعتماد عليها. هذا يمكن أن يقلل من الازدحام المروري والضغط على الطرق

4. الأسس المعتمدة في المشروع التهيئة

تلعب أساسيات التصميم دورًا مهمًا في عملية التصميم وتؤدي إلى تنمية القدرات العقلية والحسية للمصمم وربط النظرية العلمية بعناصرها الحسية، والاهتمام بجميع جوانب المهارات التي تعتمد على الخبرة والتجريب. يمثل أساس التصميم الهدف الجمالي الذي يحاول المصمم تحقيقه، ليعكس الغرض. يجب أن يأخذ جمال ووظيفة قطع التصميم في الاعتبار التعبير الفني لتصميمها بالطريقة التي تنقل بها الرسائل الفكرية والجمالية⁷³. على مستوى التصميم وعلاقاته المتبادلة مع العناصر المجاورة التي تدرك القيم الفنية المختلف

فمن بين الأسس التي اعتمدها في مشروع التهيئة

- الوحدة: استعمال النجم الثماني كأساس لتصميم أيضا تكرارها في التهيئة بالنسبة للأرضية
- التناسب والتوازن: حقق ذلك في التصميم الخارجي والداخلي للمحطة وهذا ما يحقق الإحساس بالراحة النفسية والاستقرار والاتزان من خلال توازن الأشياء العناصر من حيث النظر إليها
- الإيقاع: حقق الإيقاع في الألوان المستخدمة والأثاث المستخدم والديكور الداخلي والخارجي
- المحاذاة: ظهر ذلك من خلال المسافات المتساوية والمساحات الفارغة بين العناصر التي تساعد في تركيز العين وراحتها
- السيادة: ظهرت من خلال وضع فكرة سائدة يخضع لها باقي العمل في التهيئة تمثلت في النجم الثماني والديكور الزياتي التلمساني

⁷³ <https://www.baianat.com/ar/books/graphic-design/basics-of-design>

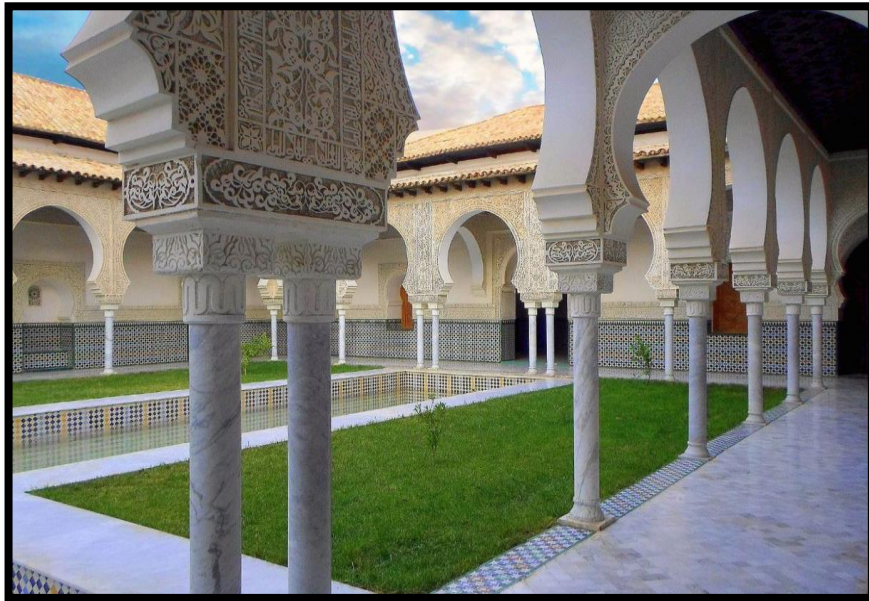
5. فكرة التهيئة والتصميم



لكل مشروع تصميم وتهيئة يعتمد على فكرة قادرة على الجمع بين موقع التدخل والبرنامج الأول والمراجع الأسلوبية.

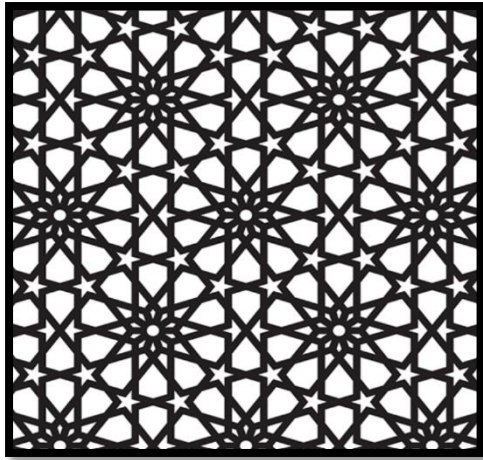
الفكرة مقتبسة من النجم الثماني والديكور الزخرفة الإسلامية اذ بالنسبة لقاعة الاستقبال قمت بتفكيك النجم الثماني على حسب القاعات واختيار الأرضيات.

6. المراجع الأسلوبية ومصادر الالهام



صورة 78: قلعة المشور تلمسان مصدر: [Google image](#)

تمثل هذه الزخرفة الهندسية الإسلامية من احدى أفخم الاشكال الفنية أخذنها كمصدر لأضعها لوحة الفصل بين قاعة الراحة والاستقبال



صورة 79: الزخرفة الهندسية الإسلامية

بالنسبة لنوعية الانارة ألهمنا بهذا النموذج الهندسي باللون الذهبي

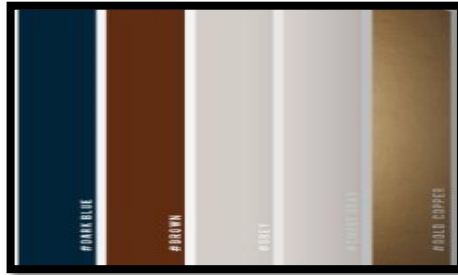


صورة 80: الثرية العربية



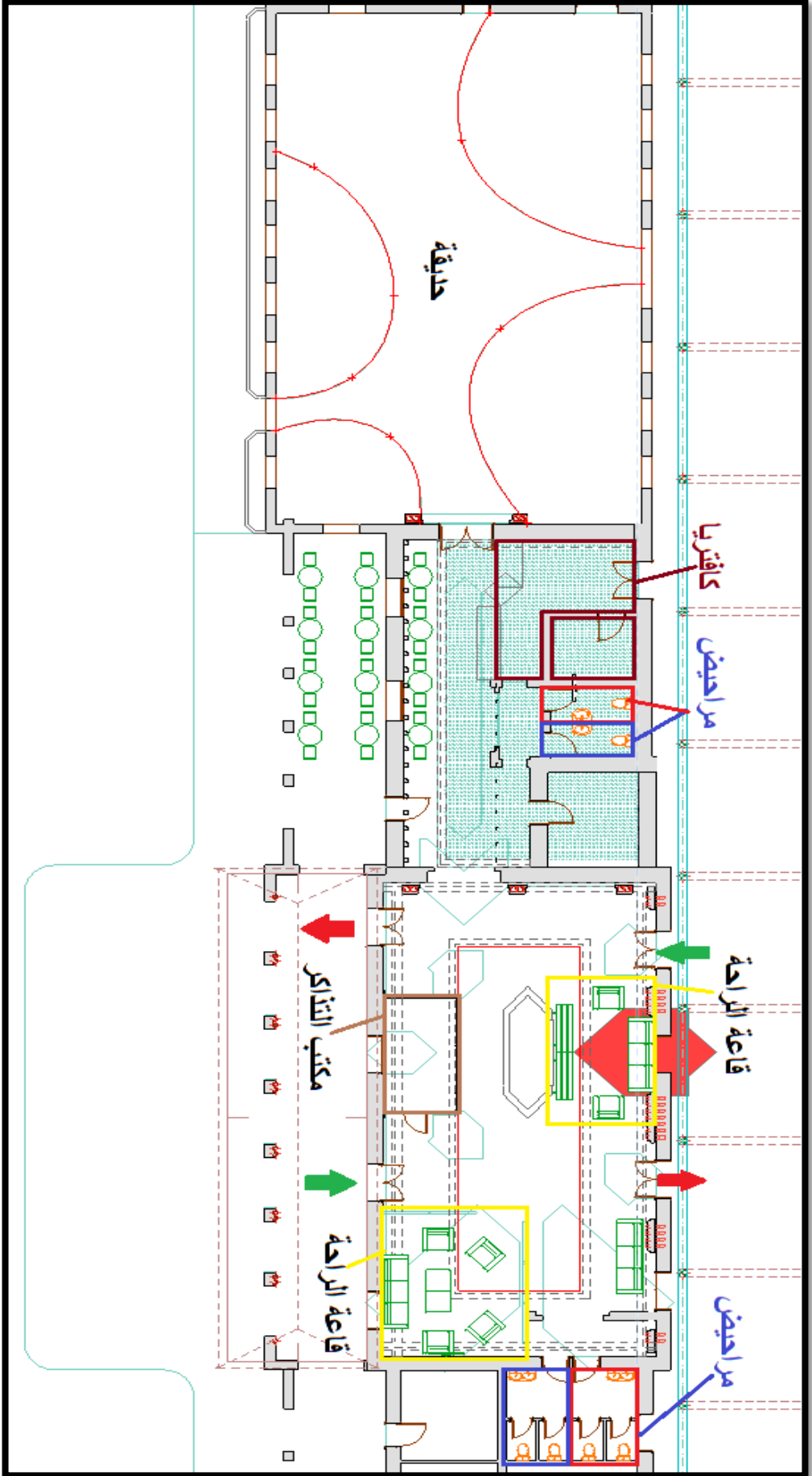
صورة 81: قوس الزينيين

اما بالنسبة للألوان المستخدمة في مزيج من الأزرق والبنّي، الأبيض والذهبي

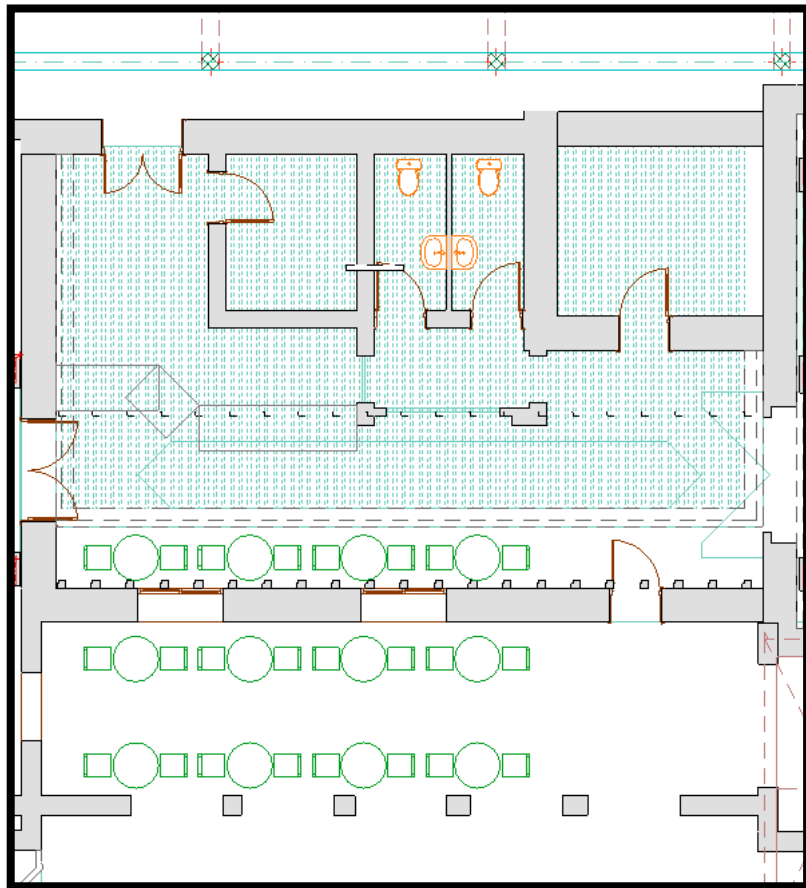
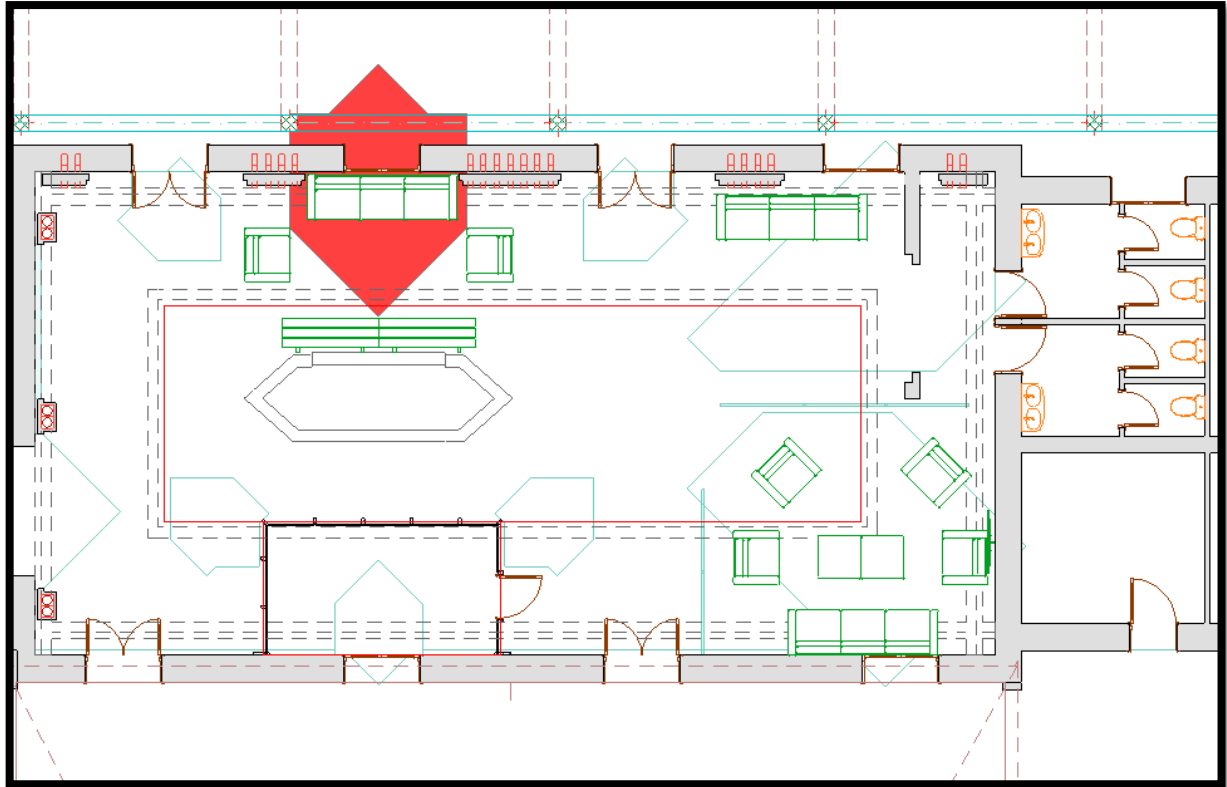


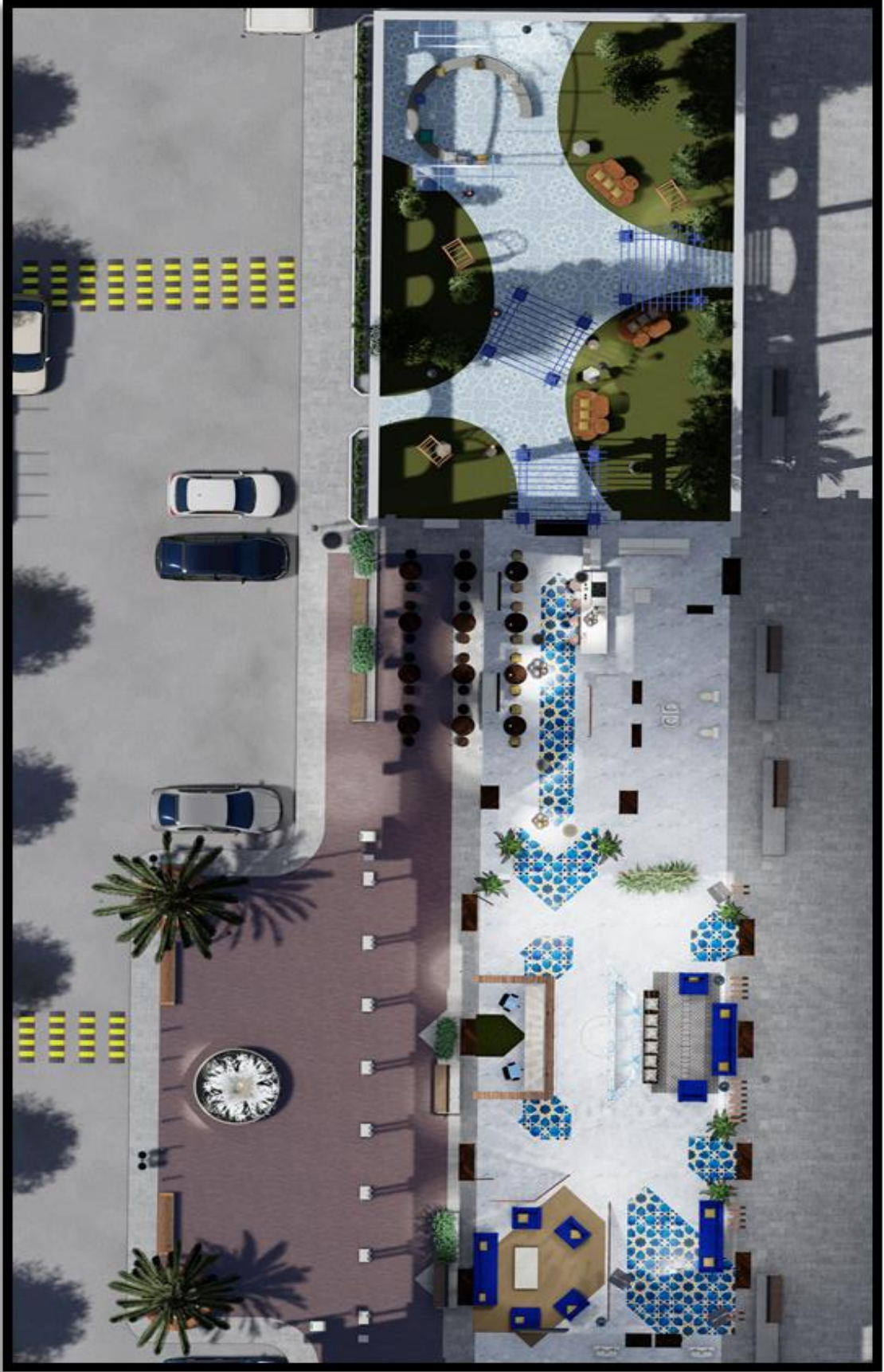
خلاصة

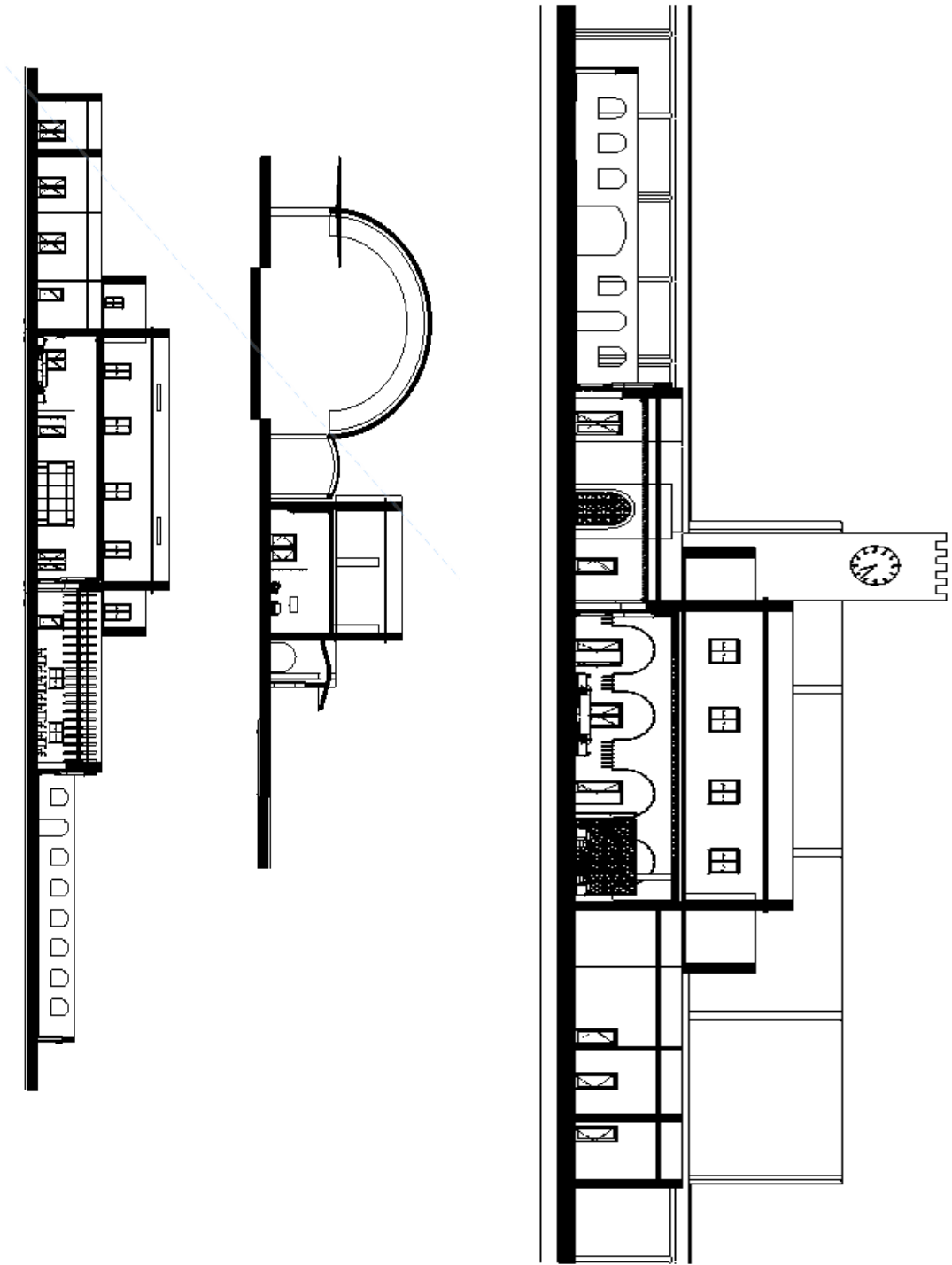
ختاما لدراستنا هذه التي تناولنا فيها تسيير وإعادة تهيئة المحطة، ولهذا الموضوع أهمية كبيرة خصوصا في هذا الوقت بالذات. فجاءت هذه المحاولة منا بنظرتنا كمختصين في تصميم المحيط من اجل الحفاظ على المدينة كتحفة جمالية، واخذ الإمكانيات والاحتياجات ودراستها بشكل متوازن مع مراعاة جميع الجوانب التي لها علاقة بالموضوع. فكان الاقتراح عبارة عن مشروع تهيئة محطة موجودة بمدينة تلمسان. وتبقى إشارة إلى انه يجب التركيز على أهمية التسيير المحكم في جميع المراحل فعملية التهيئة لا تساوي شيئا إذا لم تكن هناك آلية التسيير وكذا تخصيص ميزانية كافية لتسيير وصيانة المحطة



مخطط التهوية













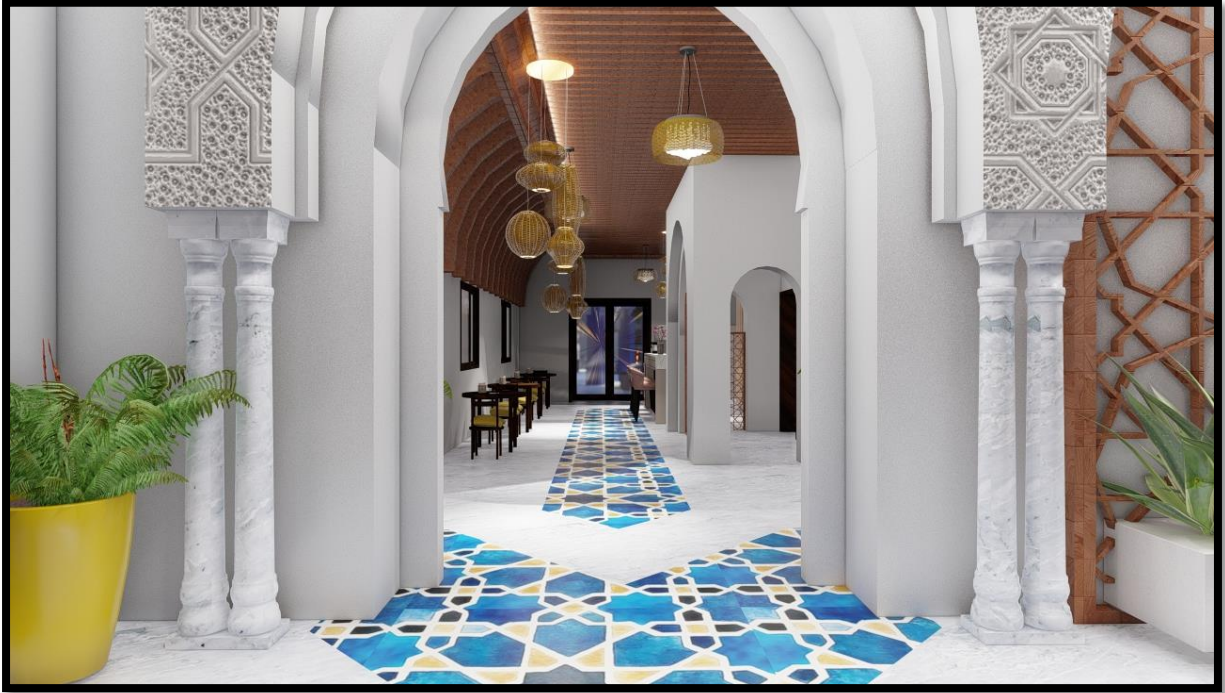


















خاتمة

خلال هذه الدراسة، توصلنا إلى أن مشروع تهيئة محطة القطار يعتبر مشروعًا هامًا ويمثل إحدى الخطوات الأساسية في تحقيق تطور شامل في قطاع النقل العام فمن الضروري أن تلبي بنية المحطة جميع الاحتياجات والمتطلبات التشغيلية، مما يضمن خدمة سريعة ومنظمة جيدًا، اخترنا إلقاء نظرة على محطة سكة حديد تلمسان، وهي قطعة مهمة للغاية من المعدات التي تعاني من العزلة والانقطاع المكاني والوظيفي مع بقية المدينة، لا سيما على الجانب الشمالي.

تهدف دراستنا إلى تحقيق هذا الهدف من خلال معالجة الثغرات وحل المشاكل التي تواجهها المحطة، بهدف تحويلها إلى مركز جديد ومريح يلبي احتياجات كافة المستخدمين ويضمن اندماجها بشكل متناسق في البيئة الحضرية. تعد هذه الدراسة فرصة حقيقية لنا لدمج المعرفة في مجال التصميم والتصور الفني والإبداعي.

تمثل هذه الدراسة إلى أن تهيئة محطة القطار في تلمسان تحديًا فريدًا وفرصة استثنائية لتطبيق المعرفة العملية في مجال التصميم. من خلال تطبيق مفهوم التصميم الإبداعي والاهتمام بتلبية احتياجات المسافرين، نأمل أن نسهم في خلق محطة قطار تلبي المعايير العالمية وتعزز تجربة النقل العام للمجتمع المحلي وزوار المدينة على حد سواء.

ومن هنا يمكننا القول إننا أكدنا جميع فرضيات الدراسة التي اقترحناها إجابة عن الإشكاليات وكمختصين في هذا الميدان نفتح المجال لتطوير هذا المشروع فقد يكون من الجيد مواصلة البحث وتطوير المشروع لإدراجه في تقدم وازدهار البلاد.

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع

المراجع الأجنبية:

1. Bouklia Hassane Walid, Rahmoun Amine, Projet de fin d'étude pour l'obtention du diplôme d'architecture d'état, spécialité architecture, thème transport " La gare ferroviaire a Bejaia ", 2014/2015, université Abou Bekr Belkaid, page 20
2. BOUZEBODJA MANAL OUGUENOUN HAMZA." Ligne ferroviaire El Affroun – Tipaza : Etude en APD du tronçon El Affroun -Bourkika avec aménagement d'une gare" Mémoire de master en travaux publique année universitaire 2021/2022 Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou Faculté du Génie de la Construction page 02
3. Sarra BENOSMAN, Sarra BENSARI, mémoire master en architecture, thème transport " RENOVATION ET EXTENSION DE LA GARE FERROVIAIRE DE TLEMCCEN ", 2017/2018, université Abou Bekr Belkaid, P 07
4. Edwards, B, "Sustainability and the design of transportation interchanges", John Wiley & Sons, London, UK. 2011.
5. Edwards, B," The modern station : new approaches to railway architecture", Taylor & Francis, 1997
6. Queensland Trans Link Transit Authority (QTTA), "Public Transport Infrastructure Manual", Transport and Main Roads Department, Queensland Government, Australia, 2012
7. Kadi Samira, Ikhlef Rabab, Pour l'Obtention Du Diplôme d'Architecte d'Etat, " Rénovation de la gare ferroviaire de Tlemcen, une action de revitalisation du quartier ", 2013/2014, université Abou Bekr Belkaid, p13
8. Valérie Facchinetti-Mannone, Maître de Conférences en Géographie Laboratoire THéMA, UMR 6049. Université de Bourgogne Dijon
9. Zakia HAMMOUNI, Patrimoine (... , Il y a beaucoup à faire ...), revue : vie de ville

10. Loi 98-04 du 20 Safar 1419 correspondant au 15 juin 1998 relative à la protection du patrimoine culturel. Publiée dans le journal officiel de la république algérienne n° 44 du 22 Safar 1419 correspondant au 17 juin 1998
11. MOUFFOK Fouzia, MOUFFOK Malika, MÉMOIRE DE MASTER EN ARCHITECTURE "GARE INTERMODALE (FERROVIAIRE+ROUTIERE)", 2015-2016, université Abou Bekr Belkaid, P 42
12. Boulbene-Mouadji Ines Feriel, Magister en architecture, " LE STYLE NEO-MAURESQUE EN ALGERIE", 2012, UNIVERSITÉ MONTOURI-CONSTANTINE, p 124
13. Nabila Oulebsir, « Ballu, Albert », (1849-1939) dans Les usages du patrimoine : monuments, musées et politique coloniale en Algérie, 1830-1930, éditions MSH, 2004 (ISBN 9782735110063), p. 322

المراجع العربية:

1. باسم محمد عايش عبد العزيز، تصميم الديكور الداخلي، الطبعة الأولى، 2006م-1426هـ، عمان، الأردن، ص1
2. أ. عدلي محمد عبد الهادي ومحمد عبد الله الدراسية، مبادئ التصميم، الطبعة الأولى، 2009م-1430هـ، عمان، الأردن، ص41
3. خلود بدر غيث ومعتصم عزمي الكرابلية، مبادئ التصميم الفني، الطبعة الأولى، 2008م، 1429هـ، عمان، الأردن، ص8
4. الدكتور راقى نجم الدين، مدونات في الفن والتصميم، الطبعة الأولى، 2016م، عمان، الأردن، ص157
5. خلود بدر غيث ومعتصم عزمي الكرابلية، مبادئ التصميم الفني، الطبعة الأولى، 2008م، 1429هـ، عمان، الأردن، ص10
6. الجريدة الرسمية العدد 44، بتاريخ 08 اوت 2001، المادة: 02، ص 05 .
7. مرزوق محمد الزين، مسعودي إسماعيل. (تأثير النقل الحضري على التوسعات العمرانية (dissertation Doctoral) معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة المسيلة، 2018، ص 2
8. محمد توفيق سالم، هندسة النقل والمرور، دار الراتب الجامعية، 1985.
9. بحوري كنزة تسيير وتنظيم النقل الحضري لمدينة حمام الضلعة السنة الجامعية: 2016 -2017، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر أكاديمي إعداد الطالبة، ص 13 و14.
10. الجريدة الرسمية العدد 44، بتاريخ 08 اوت 2001، المادة: 16، ص 06.
11. شاكر لخضر، مشروع القطار الحضري (الترامواي) لمدينة باتنة، دراسة تشريفية مكملة لنيل شهادة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير (2010/2011)
12. نوال بن عميرة، الازدحام المروري في الشوارع الرئيسية للمدينة، دراسة حالة محور رئيسي لمدينة الجلفة، مذكرة تخرج لنيل 10 شهادة الماستر 2016، معهد تسيير التقنيات الحضرية، المسيلة، ص 02
13. لطيب دحماني وآخرون، تهيئة وتسيير محطات نقل المسافرين حالة المسيلة، مذكرة لنيل شهادة مهندس دولة، معهد تسيير التقنيات الحضرية دفعة 2011، جامعة محمد بوضياف المسيلة، ص 07.
14. الطيب دحماني وآخرون، تهيئة وتسيير محطات نقل المسافرين حالة المسيلة، نفس المرجع ص 07.

15. جمال صغيري، النقل الحضري وتأثيره في ادماج التجمعات الحضرية، مذكرة ماجستير، تسيير التقنيات الحضرية دفعة 13. 138. ص، 2009
16. لجريدة الرسمية العدد 448 الصادر بتاريخ 2012-06-06.
17. حميدة، حسن محمد(الدكتور) وسالم، محمد توفيق "هندسة السكك الحديدية"، الجزء الثاني، 1982
18. ابن منظور(2010) مادة ورت، ص. 190
19. عماد الدين أبي الفداء اسماعيل بن كثير القرشي الدمشقي (1981) تفسير القرآن العظيم، م. 7، دار الأندلس، ط. 3، ص. 288.
20. وهبة مجدي 1979 معجم المصطلحات العربية في اللغة والأدب، بيروت، دار الكتاب اللبناني، ص. 53.
21. القمني سيد 1999، الأسطورة والتراث، القاهرة، المركز المصري للبحوث والحضارة، ط. 3، ص. 20.
22. الحاج محمد بن رمضان شاوش، باقة السوسان في التعريف بحضارة تلمسان عاصمة دولة بني زيان , 1995، الجزائر، ص51

المراجع الإلكترونية

1. <https://www.almaany.com/ar/dict/ar-ar/%D8%A7%D9%84%D8%AA%D9%87%D9%8A%D8%A6%D8%A9>
2. <https://www.universalis.fr/encyclopedie/gares-architecture/>
3. https://fr.wikipedia.org/wiki/Gare_ferroviaire
4. <https://fr.zhujiworld.com/dz/1377431-wilaya-de-tlemcen/#details>
5. <https://www.facebook.com/tlemcenniaa/posts/792742754211263/>
6. <https://la.curbed.com/2018/5/2/17311528/union-station-renovations-los-angeles>
7. https://fr.wikipedia.org/wiki/Gare_de_M%C3%A2con-Ville
8. <https://www.baianat.com/ar/books/graphic-design/basics-of-design>

قائمة ملاحق الصور والجداول

قائمة ملاحق الصور

- صورة 1: تطور شبكة السكك الحديدية من (1871 الى 2016)ص24
- الصورة 2: الخطوط الرئيسية لتطوير شبكة السكك الحديدية في الجزائرص25
- صورة 3: صور لتطور القطاراتص30
- صورة 4: موقع جغرافي لمدينة تلمسان بالنسبة للجزائرص34
- صورة 5: خريطة بومارياص35
- صورة 6: خريطة في العهد الولايةص35
- صورة 7: خريطة تلمسان في العهد الادريسيص36
- صورة 8: اقادي تغرارت في فترة الموحدينص36
- صورة 9: تلمسان في الفترة العثمانيةص37
- صورة 10: الحالة الديموغرافيةص37
- صورة 11: ترسيم حدود موقع الدراسةص39
- صورة 12: في فترة ما قبل الاستعمارص40
- صورة 13: 1842-1900ص40
- صورة 14: 1900-1930ص40
- صورة 15: 1930-1900ص41
- صورة 16: 1930-1958ص41
- صورة 17: 1958-1974ص41
- صورة 18: الوضع الحاليص42
- صورة 19: المعدات العامة المحيطة بمحطة القطارص43
- صورة 20: خريطة التشخيصص45
- صورة 21: حي محطة ليونص46
- صورة 22: محطة ليونص46
- صورة 23: حي محطة بروكسلص46
- صورة 24: حي محطة بروكسلص46
- صورة 25: حي mitte في برلينص47
- صورة 26: بوابة براندنبورغص47
- صورة 27: خريطة استراتيجية التدخلص48

صورة 28: خريطة موقع المحطة	ص49
صورة 29: خريطة الموقع بالنسبة للبيئة المحاطة بمحطة القطار.....	ص50
صورة 30: خريطة التدفق	ص51
صورة 31: حي ديب يوب	ص51
صورة 32: نهج بلقايد سيد أحمد	ص52
صورة 33: خريطة التوجيه	ص52
صورة 34: طوبوغرافيا لموقع المحطة	ص53
صورة 35: محطة تلمسان	ص53
صورة 36: انشاء سطح مقعر ليغطي المسارات في 1890	ص54
صورة 37: محطة تلمسان حاليا	ص54
صورة 38: مخطط المحطة	ص55
صورة 39: مخطط المحطة للطابق الأول	ص55
صورة 40: مخطط للواجهة	ص56
صورة 41: منئذنة مربعة القاعدة وفيه للمأذنة الجزائرية	ص57
صورة 42: القوس الزياتي	ص58
صورة 43: حديقة مهملة للمحطة	ص58
صورة 44: فندق مهمل المجاور للمحطة	ص58
صورة 45: المحيط الداخلي	ص59
صورة 46: المحيط الداخلي للمحطة	ص59
صورة 47: المحيط الخارجي على مستوى السكك الحديدية	ص59
صورة 48: المحيط الخارجي على مستوى السكك الحديدية	ص59
صورة 49: المظهر الخارجي لمحط القطار لوس أنجلز بالولايات المتحدة الأمريكية	ص64
صورة 50: النجم الثماني	ص65
صورة 51: المظهر الداخلي للمحطة	ص65
صورة 52: منظر جوي للمحطة في أواخر التسعينيات.	ص65
صورة 53: مخطط لمحطة القطار لوس أنجلز بالولايات المتحدة الأمريكية	ص66
صورة 54: رسم توضيحي لمحطة القطار لوس أنجلز بالولايات المتحدة الأمريكية	ص66
صورة 55: محطة القطار لمدينة مراكش بالمغرب	ص67
صورة 56: المدخل الجديد	ص68
صورة 57: المظهر الداخلي لمحطة القطار لمدينة مراكش بالمغرب	ص68

- صورة 58: مخطط توضيحي محطة القطار لمدينة مراكش بالمغربص69
- صورة 59: محطة القطار لمدينة ماکون بفرنساص70
- صورة 60: مبنى الركاب في عام 1854ص71
- صورة 61: المظهر الداخلي للمحطةص71
- صورة 62: منظر جوي للمحطةص71
- صورة 63: مخطط توضيحي محطة القطار لمدينة ماکون بفرنساص72
- صورة 64: واجهة المحطةص73
- صورة 65: المظهر الخارجي محطة القطار عنابة بالجزائرص74
- صورة 66: قاعة الاستقبال والانتظارص74
- صورة 67: الواجهة الشمالية الشرقية لمحطة سكة حديد عنابة، في ساحة أشجار النخيلص75
- صورة 68: مخطط الطابق الأرضي لمبنى الركاب بمحطة سكة حديد عنابةص75
- صورة 69: رصيف داخليص76
- صورة: 70 فريز من السيراميك بزخارف تحاكي الفسيفساء وتزين المساحة المحيطة بالمنصاتص76
- صورة 71 منظور لمقعد الانتظارص76
- صورة 72: محطة وهرانص77
- صورة 73: محطة وهران قديماص78
- صورة 74: المظهر الداخليص79
- صورة 75: باب المحطةص79
- صورة 76: صورة المحطةص80
- صورة 77: مخطط المحطةص80
- صورة 78: قلعة المشور تلمسانص85
- صورة 79: الزخرفة الهندسية الإسلاميةص86
- صورة 80: الثرية العربيةص86
- صورة 81: قوس الزيانيينص87

قائمة الجداول

- الجدول 1: حالة النقل بسكك الحديدية في الجزائر
- الجدول 2: المعدات العامة المجاورة للمحطة
- الجدول 3: معدات المحطة
- الجدول 4: إيجابيات وسلبيات المحطة
- الجدول 5: شبكة السكك الحديدية في تلمسان
- الجدول 6: جدول المقارنة

ملخص

Abstract

The city of Tlemcen represents a unique blend of distinctive architecture and authentic history. Its central element is the train station, which plays a distinctive role as the "gateway" to the city. The train station is often located near the city center, serving as a crucial transit point and multimodal hub with significant challenges for urban development.

Furthermore, the train station is a vibrant place of life and an exchange center between residents and visitors. In this context, we firmly believe that our train station should be more than just a functional passageway but rather a true gateway to the region, capable of generating a beneficial dynamic flow for local businesses, services, and tourism development while enhancing the economic development and social vitality of the surrounding neighborhoods. This comprehensive approach will contribute to transforming Tlemcen into a dynamic and modern city while preserving its cultural heritage and historical charm.

Keywords: City of Tlemcen, Train Station, Railway Transportation.

الملخص

تمثل مدينة تلمسان مزيجًا فريدًا من العمارة المميزة والتاريخ الأصيل. أما العنصر المركزي هي المحطة، التي تلعب دورًا مميزًا باعتبارها «بوابة» المدينة. غالبًا ما تقع المحطة بالقرب من المركز فهي واجهة نقل ومركز حاسم متعدد الوسائط مع تحديات كبيرة للتنمية الحضرية. بالإضافة إلى ذلك، تعد المحطة مكانًا حيويًا للحياة ومركزًا للتبادل بين السكان والزوار. وفي هذا السياق، نعتقد اعتقادًا راسخًا أن محطتنا ينبغي أن تكون أكثر من مجرد نقطة عبور وظيفية، بل تكون بمثابة بوابة حقيقية إلى الإقليم قادرة على توليد تدفق ديناميكي يفيد الأعمال التجارية المحلية والخدمات وتنمية السياحة، مع تعزيز التنمية الاقتصادية والحيوية الاجتماعية للأحياء المحيطة. سيساعد هذا النهج الشامل في تحويل تلمسان إلى مدينة ديناميكية وحديثة، مع الحفاظ على تراثها الثقافي وسحرها التاريخي.

الكلمات المفتاحية: مدينة تلمسان، محطة القطار، النقل بالسكك الحديدية

Résumé

La ville de Tlemcen représente un mélange unique d'architecture distinctive et d'histoire authentique. Son élément central est la gare, qui joue un rôle distinctif en tant que "porte d'entrée" de la ville. La gare est souvent située à proximité du centre, en tant que point de transit et centre multimodal crucial avec de grands défis pour le développement urbain.

En outre, la gare est un lieu dynamique de vie et un centre d'échange entre les résidents et les visiteurs. Dans ce contexte, nous croyons fermement que notre gare doit être plus qu'un simple point de passage fonctionnel, mais plutôt une véritable porte d'entrée vers la région, capable de générer un flux dynamique bénéfique pour les entreprises locales, les services et le développement touristique, tout en renforçant le développement économique et la vitalité sociale des quartiers environnants. Cette approche globale contribuera à transformer Tlemcen en une ville dynamique et moderne, tout en préservant son patrimoine culturel et son charme historique.

Mots clés : Ville de Tlemcen, Gare, Transport ferroviaire.