

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم -

كلية العلوم الاجتماعية
قسم العلوم الاجتماعية
شعبة علم الاجتماع

مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر في علم الاجتماع الحضري
بعنوان

الترامواي ودوره في التنمية الحضرية بمدينة مستغانم
دراسة ميدانية على عينة من مستخدمي ترامواي مستغانم

إشراف الأستاذة:
د. مناد سميرة

من إعداد الطالبة:
• رقاد يمينة

أعضاء لجنة المناقشة :

الصفة	الرتبة	الأستاذ(ة)
رئيسا	أستاذ التعليم العالي	أ.د صحراوي بن حليلة
مناقشا ومقررا	أستاذ مساعد صنف أ	أ.طالبي توفيق
مشرفا ومؤطرا	أستاذة محاضرة صنف أ	د.مناد سميرة

السنة الجامعية: 2023 - 2024 م

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم -

كلية العلوم الاجتماعية

قسم العلوم الاجتماعية

شعبة علم الاجتماع

مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر في علم الاجتماع الحضري

بعنوان

الترامواي ودوره في التنمية الحضرية بمدينة مستغانم

دراسة ميدانية على عينة من مستخدمي ترامواي مستغانم

إشراف الأستاذة:

د. مناد سميرة

من إعداد الطالبة:

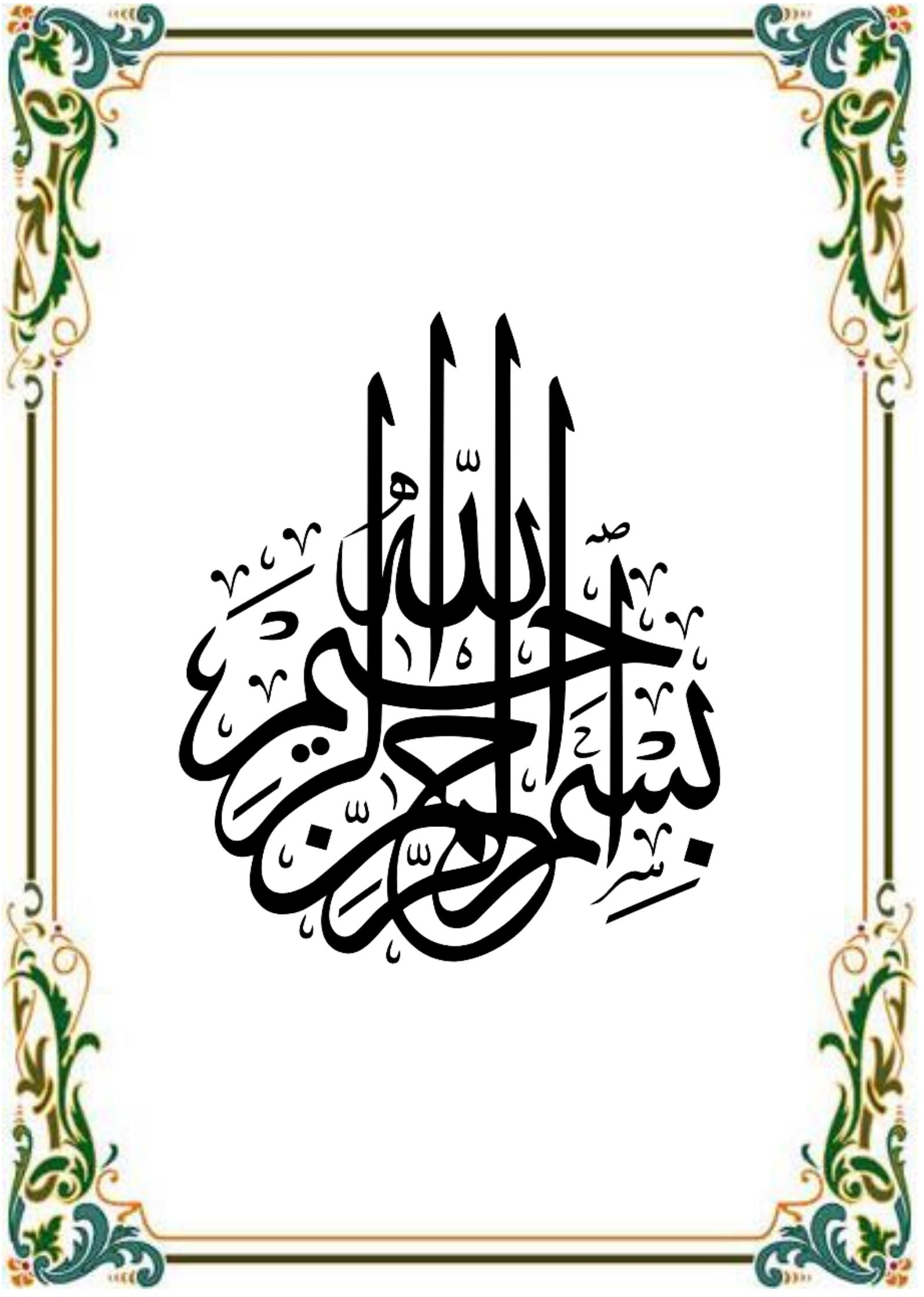
● رقاد يمينة

أعضاء لجنة المناقشة :

الصفة	الرتبة	الأستاذ(ة)
رئيسا	أستاذ التعليم العالي	أ.د صحراوي بن حليلة
مناقشا ومقررا	أستاذ مساعد صنف أ	أ.طالبي توفيق
مشرفا ومؤطرا	أستاذة محاضرة صنف أ	د.مناد سميرة

السنة الجامعية: 2023 - 2024 م

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ





الإهداء

أهدي هذا العمل إلى من أنجبتني إلى هذه الحياة ومنبع حناني وأغلى ما

أملك في الوجود " أمي أطال الله في عمرها "

إلى من يمدني بالأمن والأمان ووضع كل ثقته في ومن وهب حياته في

سبيل تربيته "أبي الغالي أطال الله في عمره"

إلى عائلة " رقاد " كبيرا وصغيرا

إلى جميع الأحبة والأصدقاء كل باسمه

وإلى كل من ساهم في إنجاح هذه المذكرة من قريب وبعيد. مهديا لهم هذا

العمل المتواضع.

يمينة



شكركم يا رب

الشكر الكبير لله سبحانه وتعالى الذي وفقنا لإنجاز هذا العمل أولاً

ثم نتوجه بالشكر والتقدير إلى الأستاذة المشرفة "مناد سميرة"،

التي لم تبخل علي بتوجيهاتها ونصائحها المستمرة ومتابعتي في مسيرة إنجاز هذا البحث، وبذلها الجهد واقتطاع الكثير من وقتها لمتابعة البحث رغم كل الظروف،

وأيضاً أتقدم بخالص الشكر إلى إدارة شعبة علم الاجتماع وكل الأساتذة بدون استثناء على رأسهم السيد رئيس الشعبة،

كما لا يفوتني أن أوجه شكري الخالص إلى عمال مؤسسة سيترام على ما قدموه من مجهودات لإثراء هذا البحث،

كما أتقدم بالعرفان والشكر إلى الأساتذة الأعزاء وكل الزملاء من بعيد ومن قريب الذين ساندوني وكانوا خير مساند وداعم لإتمام هذا البحث،

وأخص بالشكر إلى كل زملائي وزميلاتي بالدفعة طلبة السنة الثانية ماستر علم الاجتماع الحضري 2024 .

ونسأل الله عز وجل أن يكون هذا البحث لرفعة وخدمة الإسلام والمسلمين،

وأن يكون في ميزان الحسنات يوم لا ينفع مال ولا بنون إلا من أتى الله بقلب سليم.

وفي الأخير الحمد لله.

الملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على دور الترامواي في تحقيق أهداف التنمية الحضرية بمدينة مستغانم، ولتحقيق أهداف الدراسة تم الاعتماد على تقنية الاستبيان التي تدخل ضمن المنهج الكمي على عينة قصدية من مستخدمي الترامواي وكان عددهم 148 مبحوث.

تحققت فرضيات الدراسة حسب النتائج التي توصلنا إليها حيث أن وسيلة النقل الترامواي ساهمت في تكوين ممارسات نقل مستحدثة لمستخدميها من خلال البيئة الخاصة التي يعرضها مما ساهم في ارتقاء وتحضر سلوكيات الأفراد. كما أنها ساهمت في التنمية الحضرية لدى مستخدميها من خلال ترسيخ قيم احترام الوقت والراحة والأمان، يظهر هذا من خلال تسهيل ترامواي مستغانم التنقلات الداخلية والخارجية مع مركز المدينة وتنظيم التنقلات وضبط توقيت الرحلات وهذا ما يعكس الكفاءة والتنظيم في البنية التحتية والتزامه بجدول زمني دقيق وقدرته على التنقل بشكل منظم وبمواقيت ملائمة تساعد الموظفين والمتمدرسين.

الكلمات المفتاحية: النقل الحضري الجماعي- الترامواي- التحضر- المدينة- التنمية الحضرية.

Abstract :

This study aims to highlight the role of the tramway in achieving urban development goals in the city of mostaganem. To achieve the stud's objectives, a quantitative methodology using questionnaire surveys was employed on a purposive sample of tram users, totaling 148 participants.

The study's hypotheses were validated based on the results, indicating that the tramway transportation mode has contributed to the formation of innovative transportation practices among its users through the unique environment it provides, thus elevating and refining individual behaviors. Furthermore, it has contributed to urban development among its users by instilling values of punctuality, comfort, and safety, as evidenced by facilitating both internal and external travels to and from the city center, organizing transportation, and regulating trip schedules. This reflects efficiency and organization in the infrastructure, adherence to precise timetables, and the ability to commute regularly and conveniently, aiding both employees and students.

Keywords: Public urban transport, tramway, urbanization, city, urban



فهرس المحتويات

الصفحة	العنوان
	إهداء
	شكر وتقدير
	ملخص الدراسة
I	فهرس المحتويات
v	فهرس الجداول والأشكال
أ	مقدمة
الإطار المنهجي للدراسة	
02	تمهيد.....
02	1. الإشكالية.....
03	2. الفرضيات.....
03	3. أسباب اختيار الموضوع.....
04	4. أهداف الدراسة.....
05	5. أهمية الدراسة.....
06	6. الدراسة الاستطلاعية.....
07	7. مجالات الدراسة.....
07	8. صعوبات الدراسة.....
08	9. تحديد المفاهيم.....
15	10. الدراسات السابقة.....
19	11. المقاربة النظرية.....
23	خلاصة.....
الإطار النظري للدراسة	
الفصل الأول: مدخل إلى النقل الجماعي الحضري	
26	تمهيد
26	المبحث الأول: النقل الجماعي الحضري: مفهومه وأهدافه.....
26	المطلب الأول: مفهوم النقل الجماعي الحضري.....
28	المطلب الثاني: وسائل النقل الجماعي الحضري.....
31	المطلب الثالث: أشكال خدمة النقل الجماعي الحضري.....
31	المطلب الرابع: أهداف ومؤشرات النقل الجماعي الحضري.....
33	المبحث الثاني: الترامواي: النشأة، المزايا وتجارب واقعية.....

33	المطلب الأول: مفهوم الترامواي.....
34	المطلب الثاني: نشأة الترامواي.....
36	المطلب الثالث: مزايا الترامواي.....
38	المطلب الرابع: آلية عمل الترامواي.....
42	المطلب الخامس: نماذج من تجربة الترامواي في الجزائر.....
46	خلاصة الفصل الأول.....
الفصل الثاني: التنمية الحضرية بالمدينة الجزائرية	
48	تمهيد.....
48	المبحث الأول: الإطار المفاهيمي للتنمية الحضرية.....
48	المطلب الأول: مفهوم التنمية الحضرية.....
49	المطلب الثاني: أهداف التنمية الحضرية.....
52	المطلب الثالث: متطلبات التنمية الحضرية.....
53	المطلب الرابع: مؤشرات وعوامل التنمية الحضرية.....
55	المبحث الثاني: تطور ملامح الحياة الحضرية في المدن الجزائرية.....
55	المطلب الأول: خصائص الحياة الحضرية في الجزائر.....
59	المطلب الثاني: إشكاليات التنمية الحضرية في المدن الجزائرية.....
64	المطلب الثالث: أهم مشكلات التنمية الحضرية بالمدن الجزائرية.....
71	المطلب الرابع: أدوات التنمية الحضرية بالجزائر.....
73	خلاصة الفصل الثاني.....
الإطار الميداني للدراسة	
75	تمهيد.....
75	1. التعريف بميدان الدراسة.....
77	2. المنهجية المتبعة لإنجاز الدراسة.....
81	3. عرض وتحليل البيانات.....
105	4. النتائج العامة للدراسة
107	خلاصة.....
109	خاتمة.....
110	الاقتراحات.....
112	قائمة المراجع والمصادر.....
119	الملاحق.....

فهرس الجداول والأشكال

الصفحة	العنوان	الرقم
أ. قائمة الأشكال		
27	مكونات نظام النقل الحضري	01
ب. قائمة الجداول		
81	توزيع العينة حسب متغير الجنس.....	01
82	توزيع العينة حسب متغير الفئة العمرية.....	02
82	توزيع العينة حسب متغير الحالة العائلية.....	03
83	توزيع العينة حسب المستوى التعليمي.....	04
84	توزيع العينة حسب الوظيفة.....	05
85	توزيع العينة حسب سبب التنقل.....	06
85	توزيع العينة حسب الرأي حول ثمن التذكرة.....	07
86	توزيع العينة حسب رأيهم حول ثمن الاشتراك.....	08
87	توزيع العينة حسب رأيهم في توقيت الترامواي.....	09
88	توزيع العينة حسب مدى استخدام الترامواي كوسيلة نقل مباشرة.....	10
88	توزيع العينة حسب الطرق المستخدمة قبل الوصول إلى الترامواي...	11
89	توزيع العينة حسب مدى تغطية الترامواي كل مسارات التنقل.....	12
90	توزيع العينة حسب أوقات التنقل عبر الترامواي.....	13
91	توزيع العينة حسب عدد مرات استخدام الترامواي في اليوم الواحد...	14
91	توزيع العينة حسب خدمة النقل بوسيلة الترامواي.....	15
93	موقف مجتمع الدراسة من العبارة "يحترم الركاب المقاعد المخصصة لكبار السن وذوي الاحتياجات الخاصة داخل ترامواي مستغانم".....	16
94	موقف مجتمع الدراسة "يمنح الركاب التفهم ويمنحون الأولوية للركاب الصاعدين والنازلين قبل إغلاق أبواب الترامواي.....	17

95	موقف مجتمع الدراسة من العبارة "يلتزم الركاب على نظافة مقاعدهم والمحيط داخل الترامواي".....	18
96	موقف مجتمع الدراسة "يلتزم الركاب باحترام قانون ممنوع الأكل"....	19
97	موقف مجتمع الدراسة من العبارة "يلتزم الركاب باحترام قانون ممنوع صعود الحيوانات".....	20
98	موقف مجتمع الدراسة "يحافظ الركاب على الهدوء داخل الترامواي والتقليل من مستويات الضوضاء".....	21
99	موقف مجتمع الدراسة "يوجد تفاعل ايجابي بين الركاب مع بعضهم البعض داخل الترامواي".....	22
100	موقف مجتمع الدراسة "يظهر الركاب تعاوننا مع فريق العمل داخل الترامواي".....	23
101	موقف مجتمع الدراسة "يلتزم الركاب بالمصادقة على تذكرة الترامواي".....	24
102	موقف مستخدمي الترامواي من توقيت الترامواي حسب الوظيفة.....	25
103	موقف مستخدمي الترامواي من محافظة الركاب على الهدوء داخل الترامواي والتقليل من مستويات الضوضاء حسب الفئة العمرية.....	26
104	العلاقة بين ثمن التذكرة وموقف مستخدمي الترامواي من التزام الركاب بالمصادقة على تذكرة الترامواي.....	27

المقدمة

مقدمة:

يعتبر قطاع النقل شريان الحياة لأي مدينة، فهو من أهم ركائز الديناميكية الحضرية وأبرز قطاعات البنى التحتية، بالنظر إلى تأثيره الواسع على مختلف القطاعات ونظرا لدوره المحوري في النمو الاقتصادي والاجتماعي للمجتمعات، أصبح الارتقاء بقطاع النقل من أهم المؤشرات الأساسية لقياس مستوى التنمية والتقدم الحضري، إن الاهتمام بتطوير قطاع النقل من حيث الكم أو الكيف يعتبر عاملا أساسيا لا غنى عنه لتنظيم وترقية المدن في عصرنا الحالي.

ويعد النقل الحضري الجماعي إحدى وسائل التنقل الرئيسية داخل المدينة، وقد أدى التوسع الحضري والتطور العمراني للمراكز الحضرية إلى بروز العديد من المشاكل الحضرية، التي على رأسها مشكلة النقل الحضري والذي أصبح يكتسي أهمية بالغة في حياة الفرد، نظرا للحاجة الضرورية التي تفرضها طبيعة الحياة الحضرية داخل المدينة، والتي تشهد شوارعها يوميا حركة نشطة بمختلف أنواع التنقلات مابين استخدام سيارة خاصة أو وسائل النقل العامة، ليجد المتنقل نفسه أمام اختيار نوع أو نمط النقل الذي يلبي احتياجاته من حيث الوقت والراحة والتكلفة، وبالتالي الاهتمام بالنقل الحضري الجماعي الذي يعتبر جزء من حل المشكلة أصبح عاملا أساسيا وضروريا لا غنى عنه في وقتنا الحالي لتسهيل حركة المرور والتخفيف من استعمال السيارة الفردية مما يساهم في تنظيم وتطوير المدينة.

نظرا لتوسع شبكات النقل داخل المدينة وتعدد الخطوط نتيجة انفجار المحيط الحضري والامتداد المجالي الذي شهدته الجزائر بشكل عام و مدينة مستغانم بشكل خاص، وحالة الفوضى التي يعرفها قطاع النقل الخاص وزيادة تسعيرة النقل بالنسبة للقطاع العام، أصبح تنظيم وتخطيط النقل من المسائل المطروحة اليوم وبحدة ضمن قضايا التنمية والتهيئة الحضرية، فلعبت هذه الصعوبات دورا ايجابيا في تطور النقل الحضري الجماعي، مما استدعى العودة إلى الترامواي وتوفيره كوسيلة نقل جديدة وبديلة مع نوعية نقل في المستوى وذات جاذبية للمدينة، وبالتالي سيفرض نفسه هذا الأخير تدريجيا في غالبية المدن الكبرى من أجل تحسين نوعية النقل الحضري وتنمية المدينة.

تعد مدينة مستغانم "ميدان الدراسة" من المدن الجزائرية التي عرفت نموا سكانيا وعمرانيا كبيرين مما أدى إلى ظهور عدة مشاكل متعلقة بالنقل متمثلة في عرقلة حركة المرور وسوء نظام تشغيلها، مما حتم ضرورة التفكير في التدخل لتطوير نوعية النقل الحضري الجماعي والحد من استعمال السيارة الخاصة والقضاء على الاختناقات المرورية

والتقليل من حوادث المرور، وعليه تم إنجاز الترامواي (TRAMWAY) كمشروع حضري في مدينة مستغانم الذي أظهر فاعلية كبيرة في المدن التي تم تشغيله فيها.

ومن هذا المنطلق جاءت هذه الدراسة كمحاولة للكشف عن دور النقل الحضري الجماعي في تحقيق أهداف التنمية الحضرية والآثار المتبادلة بينهما، وتبيين مدى مساهمة الترامواي في تغيير سلوكيات الأفراد المرتبطة بالنقل. للإحاطة بهذا الموضوع "الترامواي ودوره في التنمية الحضرية بمدينة مستغانم" قمنا بتقسيم الدراسة إلى ثلاثة جوانب: الجانب المنهجي، الجانب النظري، الجانب الميداني.

الإطار المنهجي للدراسة: خصص ل طرح إشكالية الدراسة، وتحديد تساؤلاتها، وصياغة الفرضيات، بالإضافة إلى عرض أسباب وأهمية اختيار موضوع الدراسة و الأهداف، متناولا في ذلك الدراسة الاستطلاعية، وصعوبات الدراسة، وتحديد المفاهيم المكونة لموضوع الدراسة وتوضيحها بدقة وتحديد مجالات الدراسة (المجال البشري، المجال الزماني، المجال المكاني)، وعرض بعض الدراسات السابقة والمتشابهة التي اعتبرت بمثابة نقطة انطلاق لهذه الدراسة، وأخيرا التطرق إلى تحديد المقاربة النظرية الخاصة بموضوع الدراسة.

الإطار النظري للدراسة: الذي تضمن فصلين أساسيين:

الفصل الأول: مدخل إلى النقل الجماعي الحضري وتم تقسيمه إلى مبحثين، المبحث الأول تناولنا فيه العناصر التالية: مفهوم النقل الجماعي الحضري، وسائل النقل الجماعي الحضري، أشكال خدمة النقل الجماعي الحضري، أهداف ومؤشرات النقل الجماعي الحضري. وتناولنا في المبحث الثاني العناصر التالية: مفهوم الترامواي، نشأة الترامواي، مزايا الترامواي، آلية عمل الترامواي، نماذج من تجربة الترامواي في الجزائر.

الفصل الثاني: التنمية الحضرية بالمدينة الجزائرية وتم تقسيمه إلى مبحثين، المبحث الأول قمنا باستعراض فيه العناصر التالية: مفهوم التنمية الحضرية، أهداف التنمية الحضرية، متطلبات التنمية الحضرية، مؤشرات وعوامل التنمية الحضرية. والمبحث الثاني تم التحدث فيه عن العناصر التالية: خصائص الحياة الحضرية وتطور ملامحها في الجزائر، أسباب بروز إشكاليات التنمية الحضرية في المدن الجزائرية، أهم مشكلات التنمية الحضرية بالمدن الجزائرية، أدوات التنمية الحضرية بالجزائر.

الإطار الميداني للدراسة: وهو الفصل الخاص بالإجراءات المنهجية يتضمن تفاصيل الجانب الميداني للدراسة، التعريف بميدان الدراسة، وتحديد المنهج وأدوات جمع

البيانات ونوع العينة وحجمها، بالإضافة إلى عرض وتحليل البيانات واستخلاص النتائج العامة للدراسة وصولاً إلى خاتمة الدراسة، ثم المراجع والملاحق.

الإطار المنهجي للدراسة

تمهيد :

يعتمد كل بحث علمي على خطوات منهجية لدراسة أي موضوع بغية التوصل إلى نتائج بحثية دقيقة لذلك نسعى من خلال هذا الفصل إلى عرض أهم الخطوات المنهجية التي اعتمدنا عليها في هاته الدراسة وذلك بتبني خطوات منهجية محددة بداية من تحديد إشكالية دراستنا وتساؤلاتها وفرضياتها وتحديد أهم المفاهيم المتعلقة بالدراسة، وعرض الدراسة الاستطلاعية، بالإضافة إلى عرض الدراسات السابقة، مع تحديد أسباب اختيار الموضوع وصعوبات وأهمية وأهداف الدراسة، كما تطرقنا في الأخير إلى المقاربة النظرية للدراسة.

1. الإشكالية:

عرف النقل الحضري خلال السنوات الأخيرة اهتماما متزايدا من طرف المختصين والباحثين في علم الاجتماع الحضري باعتباره مشكل من المشكلات الحضرية فهو يعتبر عاملا أساسيا لا غنى عنه، إذ أنه أحد أهم قطاعات التنمية الشاملة، نظرا للدور الفعال والإيجابي الذي يقوم به داخل النسيج الحضري للمدن، كما يعتبر من القطاعات الهامة والمؤثرة على المستوى الاجتماعي والاقتصادي والعمري لكل دولة.

كما تتمحور الوظيفة الأساسية للنقل الحضري في كونه العنصر الذي يربط جميع أوجه النشاط الإنساني والخدمات التي يحتاجها الأفراد لتدبير أمورهم كونه يشكل حلقة وصل بين البيت ومقر العمل والمدرسة أو الجامعة، أو لقضاء حاجات ومتطلبات أخرى كالتسوق والتنزه... الخ، حيث تتطلب حركة الأفراد وجود وسائل ونظم النقل من طرق وحافلات وسيارات الأجرة وغيرها من وسائل النقل العام لتسهيل هذه الحركة وتحقيقها على أفضل وجه. مما أهله ليكون أحد أهم العناصر البنوية للتجمعات الحضرية، حيث يساهم في تطوير المجتمعات ودفع عجلة التنمية والتقدم إلى الأمام.

يعد موضوع التنمية الحضرية من الموضوعات الحديثة والمعاصرة، تثير اهتمام كبير للباحثين والدارسين في مختلف المجالات، بما في ذلك المجال الاجتماعي والاقتصادي والديموغرافي، باعتبارها مطلبا اجتماعيا ضروريا خاصة في ظل ما أصبح يشهده المجتمع الحضري من تحولات ديموغرافية واقتصادية كبيرة والتي أدت إلى نمو وارتفاع حجم سكان الحضر، وما نتج عنه من زيادة في الطلب على مختلف الخدمات والتجهيزات والمرافق، بما في ذلك النقل الحضري، حيث يعد توفير الاحتياجات منه بالكمية والنوعية المطلوبة لسكان المدن الحالية والمستقبلية بمثابة محرك أساسي للتنمية الحضرية.

وعلاقة النقل الحضري بالتنمية الحضرية علاقة تبادلية قوية وفعالة بينهما كونه يلعب دورا حيويا في التنمية الحضرية حيث يشكل أداة هامة لتحقيق التطور والارتقاء الحضري المرجو من خلال توفير وسائل نقل جماعية فعالة ذات خدمة جيدة وموثوقة ومريحة تؤدي إلى تحسين نوعية الحياة اليومية وهذا لضمان نجاحه في دعم التنمية الحضرية.

عرفت مدينة مستغانم "ميدان الدراسة" كغيرها من المدن الجزائرية في السنوات الأخيرة نموا حضريا سريعا وعشوائيا، نظرا للتطور الديموغرافي الكبير، الذي نتجت عنه العديد من التحديات والمشاكل، ومن أبرز هذه المشاكل مشكل النقل الحضري. فرغم وسائل النقل الموجودة داخل مدينة مستغانم والمتمثلة في النقل الجماعي (الحافلات، القطار) والنقل الفردي (سيارات الأجرة)، باعتبارها أحد ركائز النقل في مستغانم والتي تساهم بفعالية كبيرة في الدفع بالتنمية الاقتصادية والاجتماعية إلى الأمام غير أن نسبة هذه المساهمة ضئيلة خاصة من حيث نوعية الخدمات المقدمة والبنية القاعدية لهيكل النقل عبر الطرق.

إن صعوبة تحقيق أهداف النقل الحضري تعود إلى عدم التوافق بين التصميم المقترح ومتطلبات الكثافة السكانية وإلى سوء خدمات النقل العام القديمة التي تقتصر على الحافلات وسيارات الأجرة المتزايدة مما سبب مشاكل بيئية مثل التلوث، الضوضاء بالإضافة إلى الحوادث وضياع الوقت، مما يزيد من الحاجة إلى تحسين خدمات النقل الحضري داخل الوسط الحضري وعليه تم إطلاق خط ترامواي مستغانم حيز الخدمة سنة 2023 بغرض تحسين النقل وحركة المرور.

في ضوء ما سبق قمنا بطرح السؤال التالي:

- ما دور وسيلة النقل "الترامواي" في تحقيق أهداف التنمية الحضرية من وجهة نظر مستخدميه بمدينة مستغانم؟

وللإمام بجوانب الإشكالية المطروحة ارتأينا طرح جملة من الأسئلة الفرعية كما يلي:

- ما هي القيم الحضرية التي ساهمت وسيلة النقل الترامواي في ترسيخها لدى مستخدميه؟

- هل ساهمت وسيلة النقل الترامواي من خلال البيئة الخاصة التي يعرضها في ارتقاء وتحضر سلوكيات الأفراد من خلال تكوين ممارسات نقل مستحدثة؟

2. الفرضيات:

كإجابة أولية عن التساؤلات السابقة تم صياغة الفرضية الرئيسية التالية:

- ساهمت وسيلة النقل الترامواي في التنمية الحضرية من خلال تحقيق جملة من الاحتياجات لدى الساكنة بمدينة مستغانم.

ثم تجزئتها إلى فرضيتين جزئيتين هما :

1. ساهمت وسيلة النقل الترامواي في التنمية الحضرية لدى مستخدميه من خلال ترسيخ قيم احترام الوقت والراحة والأمان.

2. ساهمت وسيلة النقل الترامواي من خلال البيئة الخاصة التي يعرضها في ارتقاء وتحضر سلوكيات الأفراد من خلال تكوين ممارسات نقل مستحدثة .

3. أهداف الدراسة :

نهدف من خلال هذه الدراسة إلى :

1. محاولة التعرف على أهم توجهات الأفراد حول دور الترامواي في تنمية الحياة الحضرية.

2. إبراز أهم سلوكيات الأفراد المرتبطة بالنقل في الترامواي.

3. معرفة آراء المستخدمين حول مستوى نوعية الخدمة المقدمة في الترامواي بمدينة مستغانم.

4. الوقوف على خصائص النقل الحضري الجماعي بالترامواي ومدى تحقيق التطور الاقتصادي والاجتماعي للمدن.

5. التعرف أكثر على وسيلة الترامواي باعتباره أحد وسائل النقل الجماعية.

6. محاولة تقديم نموذج لمشروع حضري يساهم في تطوير معالم مدينة مستغانم.

4. أهمية الدراسة:

- تكمن أهمية هذه الدراسة في كونها تعالج أحد أهم المواضيع في ميدان علم الاجتماع الحضري، ألا وهو الترامواي ودوره في التنمية الحضرية كونه وسيلة نقل جديدة في مدينة مستغانم
- تعتبر هذه الدراسة الأولى من نوعها في تخصص علم الاجتماع الحضري بجامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم - حسب ما اطلعت عليه الباحثة وهي محاولة لمواكبة الدراسات والبحوث العلمية التي تهتم بوسائل النقل الحديثة في الوسط الحضري.
- تعتبر إضافة نظرية للمكتبة وللدفقات القادمة، حول النقل الحضري الجماعي بصفة عامة وعبر الترامواي بصفة خاصة بمدينة مستغانم، حيث وجدنا نقصا في المراجع السوسولوجية المتخصصة في علم الاجتماع الحضري حول الموضوع، وأغلبية المراجع التي وجدناها كانت في تخصصات أخرى مثل (فرع تسيير المدن والتنمية المستدامة، قسم الجغرافيا وتهيئة الإقليم، تسيير الحركية والنقل الحضري). وعليه ستكون هذه الدراسة مرجعا للباحثين مستقبلا حول نفس موضوع الدراسة أو أحد متغيراته والراغبين في إثراء هذا الموضوع بما يسمح بتحقيق التراكم المعرفي في عملية البحث العلمي.

5. أسباب اختيار الموضوع:

- ❖ يدخل هذا الموضوع ضمن مجال تخصصنا العلمي وهو تخصص علم الاجتماع الحضري.
- ❖ الرغبة الشخصية للتطرق لهذا الموضوع بحكم استعمالنا لهذه الوسيلة .
- ❖ عدم وجود دراسات سابقة حول الموضوع في تخصصنا العلمي ألا وهو علم الاجتماع الحضري عامة وفي كلية العلوم الاجتماعية جامعة مستغانم .

6. الدراسة الاستطلاعية :

تعد الدراسة الاستطلاعية خطوة منهجية ذات أهمية كبيرة، حيث يهدف الباحث من ورائها إلى الوقوف على بعض الأخطاء والهفوات التي قد تؤثر على مصداقية وموضوعية الدراسة الميدانية ونتائجها.

قمنا بدراسة استطلاعية قبلية عبر الملاحظة الميدانية لوسيلة النقل الترامواي ومختلف محطات التوقف الخاصة به والتعرف على نوعية الخدمات المقدمة فيه وكيفية استعماله من قبل مستخدميه .

6-1. أهداف الدراسة الاستطلاعية:

- ساعدتنا في التعرف على ميدان الدراسة وزيادة الألفة بين الباحثة وميدان الدراسة.
- مكنتنا من معرفة مدى فهم المبحوثين لأسئلة الاستبيان قبل إعداد أسئلة الاستبيان النهائية.
- ساهمت في ضبط متغيرات الدراسة وتحديد المفاهيم التي لها صلة بالموضوع.

6-2. الاستبيان الخاص بالدراسة الاستطلاعية:

لإعداد استبيان الدراسة الاستطلاعية قمنا بالإطلاع على مجموعة من الكتب والمقالات والدراسات الميدانية والتقرب من مجتمع الدراسة إضافة إلى الإطلاع على نماذج من الاستبيانات المشابهة، ثم تسجيل بعض الملاحظات التي استفدنا منها في تصميم الاستبيان الخاص بالدراسة الاستطلاعية من خلال تحديد نوعية الأسئلة وكيفية صياغتها.

6-3. إجراءات تطبيق الدراسة الاستطلاعية:

تم إجراء الدراسة الاستطلاعية بولاية مستغانم خلال شهر ديسمبر 2023 على مستعملي وسيلة النقل "الترامواي"، حيث تم توزيع 47 استمارة عليهم. وقد استعيدت 42 استمارة من أصل 47، وقسمنا الاستبيان إلى ثلاث محاور: (ينظر الملحق رقم 01 الذي يوضح الاستبيان الخاص بالدراسة الاستطلاعية).

قسمنا الاستبيان إلى ثلاث محاور:

المحور الأول : البيانات الشخصية يشمل أسئلة من (01 إلى 50).

المحور الثاني : تقييم خدمة النقل الجماعي الحضري بالترامواي لمدينة مستغانم يشمل أسئلة من (06-15).

المحور الثالث : سلوكيات الأفراد المرتبطة بالتنقل بالترامواي يشمل أسئلة من (16 إلى 22).

4-6. الاستفادة من الدراسة الاستطلاعية:

1. تعديل في صياغة بعض العبارات.
2. إضافة بعض الأسئلة وحذف بعض الكلمات.
3. وضع أسئلة الاستمارة ملائمة مع طبيعة الدراسة.
4. تجنب الأسئلة المملة والغامضة التي تبين لنا صعوبة الإجابة عنها من قبل المبحوثين
5. ضبط الإشكالية أكثر.
6. اختيار العينة والتعرف عليها والتعرف على الأوقات المناسبة للقيام بالدراسة الميدانية.

7. مجالات الدراسة:

- المجال البشري: شمل عينة مكونة من 148 مبحوث.
- المجال الزمني: تمت الدراسة بشقيها النظري والميداني في سبعة أشهر من نوفمبر 2023 إلى جوان 2024 أما الدراسة الميدانية كانت بين شهري فيفري ومارس 2024.
- المجال المكاني: أنجزت الدراسة الميدانية على مستعملي وسيلة النقل الترامواي بمدينة مستغانم داخل وسيلة النقل الترامواي ومحطات التوقف الخاصة به.

8. صعوبات الدراسة:

- صعوبة الحصول على المصادر والمراجع المتعلقة بالموضوع نظرا لقلتها.
- قلة الكتب في هذا الموضوع مما جعلنا نركز على المقالات ومذكرات التخرج في بناء الإطار النظري للدراسة.
- عدم وجود اتفاقية شراكة بين جامعة مستغانم وشركة سيطرام مما أثر سلبا على سير الدراسة الميدانية وصعوبة الحصول على رخصة بحث تسهل عملنا الميداني لذا نتمنى أن يتم تدارك هذا الأمر مستقبلا لتسهيل العمل الميداني للطلبة مستقبلا.

9. تحديد مفاهيم الدراسة:

لكل دراسة مفاهيمها الخاصة التي تحدد من خلالها تعريفها، كما قال لفولتير : " قبل أن نتحدث معي حدد مصطلحاتك "1 و عليه تم تحديد مفاهيم الدراسة كما يلي:

❖ النقل:

لغة : تحويل الشيء من موضع غلى موضع، نقله ينقله نقلا فانتقل.2

اصطلاحا : يعرف النقل بأنه : نقل الأفراد من مكان لآخر.

كما يعرف النقل بأنه : وسائل التحرك المسافرين والسلع من موقع إلى آخر.

يعرف أيضا بأنه : نشاط أو وسيلة تختص بتحريك وانتقال الأشخاص أو الممتلكات من مكان إلى آخر لخلق منفعة مكانية فهو ينقل السلع والأفراد من مكان نقل فيه المنفعة أو تنخفض إلى مكان ذات منفعة عالية فيرتفع الثمن، وهو تغلب على بعد المسافات.

وعلى الرغم من تطرق هذا التعريف للمنفعة إلا أنه لم يذكر المنفعة الزمنية، فالنقل يساهم في إيجاد هذه المنفعة، حيث تمثل هدف من أهداف النقل. ويظهر ذلك بوضوح في نظام نقل وترحيل المواد الخام المختلفة. بالتالي تعريف النقل بأنه يعمل على خلق منفعة مكانية لا يعتبر تعريفا كافيا. ويمكن تعريف النقل بأنه: " بأنه نظام يهدف إلى تيسير انتقال الإنسان ونقل المواد إحداث المنفعة الزمنية والمكانية للمنتجات المختلفة " ومن التعريف يتضح ما يلي :

- يعتبر النقل نظاما، وفقا لنظرية النظم، لا ينفصل عن النظم الاجتماعية والاقتصادية والسياسية السائدة في المجتمع فهو يتأثر بها ويؤثر عليها.3

- يتكون النقل كنظام من عدد من النظم الفرعية كنظام الطرق ونظام المرور وغيرها، وتتفاعل مع بعضها تأثرا وتأثيرا من أجل إنجاز أهداف النظام.

- يستخدم النقل كنظام، مدخلات متعددة بشرية ومادية.

- يهدف إلى تسيير الأشخاص إلى مكان لآخر لأسباب متعددة.

1- أبراش إبراهيم، "علم الاجتماع السياسي"، دار الشروق للنشر والتوزيع، الأردن، 1998، ص 272.

2- ابن منظور، "لسان العرب"، دار المعارف، القاهرة، ط 1، 1882، ص 4529.

3- محمد الناجي الجعفري، "إدارة نشاط النقل"، (د،د)، (د،ط)، 2010، ص 4-5.

- عملية التشغيل: تتم داخل نظام النقل عن طريق عدد من نظم الفرعية كنظام الصيانة، نظام التكاليف، نظام التدريب، نظام تحفيز العاملين، نظام المعلومات... الخ.
- لكي يحقق نظام النقل أهداف ينبغي تحديد المداخلات المناسبة التي تفي بالغرض منها ولعل أهم مداخلات النقل هي وسائل النقل.¹

يعرفه روبنسون وبامفورد (Robinson et Bam ford) على أنه يتعلق بحركة الأشخاص والسلع لغرض معين، وبلغت الاقتصاد فإن الطلب على النقل يشتق من الطلب على تسهيل حركة الأشخاص أو السلع، ويكون النقل مفيدا طالما أنه يوفر خدمة، ويعتبر النقل عاملا من عوامل الإنتاج. ويلخص بريان هويل وريتشارد نول (B. hoyle et r. knowls) وظيفة النقل في خدمة الأنشطة الاقتصادية في أي مجتمع، كما يعتبر محركا اجتماعيا وليس فقط وسيلة نقل اقتصادية، ولهذا لا يمكن تجاهل العوامل الاجتماعية المؤثرة في تحليل النقل وتفسيره وتخطيطه، وبالتالي فإن النقل متعدد الجوانب، اجتماعي، اقتصادي، خدماتي، مكاني، وهي طبيعة النقل جملة وتفصيلا.²

❖ الحضري:

لغة: الحضر خلاف البدو، والحاضر خلاف البادي: ويقال فلان من البادية وفلان من الحاضرة.³

❖ النقل الحضري:

هو خدمة تقوم بالربط بين مختلف نقاط التجمع الحضري، تخص تنقل الأفراد والسلع وفقا لخطة تغطي الاحتياجات وتحقق التكامل والانسجام وبشكل وثيق، يهدف إلى إعطاء ديناميكية للحياة في المدينة وضمان التنقلات لكل المستعملين.⁴

1 - محمد الناجي الجعفري، مرجع سبق ذكره، ص ص 5-6.

2 - طريفة محمد، "تنظيم وتسيير شبكة النقل الجماعي الحضري" حالة مدينة قسنطينة، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه ل.م.د في تسيير المدن والتنمية المستدامة، جامعة قسنطينة 03، الجزائر، 2019، ص 14.

3- ابن منظور، "لسان العرب"، دار المعارف، القاهرة، ط 1، 1882، ص 907.

4 - قادري الدراجي، "النقل الحضري وأثره في التنمية العمرانية للمدينة دراسة حالة مدينة برج بوعريش"، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في تسيير التقنيات الحضرية، جامعة المسيلة، الجزائر، 2012، ص 6.

يعرف النقل الحضري بأنه مجموعة الطرق والأساليب والوسائط والتكنولوجيا والإجراءات التنظيمية والاقتصادية التي تهدف إلى تحويل الإنسان وإنتاجه من مكان لآخر.¹

التعريف الإجرائي للنقل الحضري: هو عبارة عن مجموعة من الخدمات المصممة لربط مناطق التجمع السكاني المختلفة داخل المدن، بهدف تسهيل تنقل الأشخاص بما يتناسب مع متطلباتهم وتحقيق الانسيابية في الحركة. ويهدف هذا النظام إلى تنشيط الحركة العامة في المدينة وتوفير وسائل نقل موثوقة لجميع المستخدمين، مما يسهم في تحسين جودة الحياة العامة داخل المدينة.

❖ المدينة :

لغة: (ج مدن ومدائن ومدن): حاضرة، بلدة المدينة، المدينة المنورة.²

اصطلاحاً: تمركز سكاني يتميز بالكثافة ويوجد في منطقة جغرافية صغيرة نسبياً، ويتجه نشاط السكان إلى أعمال غير زراعية، تتميز بالتخصص والارتباط الوظيفي، وتتم داخل نسق سياسي رسمي، والتعريف الوظيفي للمدينة يركز على سيطرة الأنشطة غير الزراعية (تصنيع، تجارة، إدارة، تعليم) عند السكان، أما التعريف القانوني فيشير إلى أن المدينة مكان له دستور، ويكتسب صفته عن طريق سلطة سياسية عليا. وتعرف أيضاً على أنها مجتمع محلي حضري كبير، يقوم على تبادل السلع والخدمات، الأمر الذي يستدعي تحسين وسائل النقل الداخلية والخارجية، ويمتد تاريخ المدن إلى عام 2000 قبل الميلاد (المدينة الصينية) وعام 850 قبل الميلاد (المدينة الأوروبية).³

هي وحدة جغرافية مساحية يعيش فيها عدد كبير من السكان، تتباين مستوياتهم الاقتصادية والاجتماعية وتنتشر فيها تأثيرات الحياة الحضرية المدنية، ويعمل أهلها في الصناعة والتجارة والوظائف السياسية والاجتماعية، فهي ليست وحدة اجتماعية أو حيزاً

1- بان علي حسين المشهداني، "مشكلة النقل الحضري في العراق وآليات معالجتها"، مجلة إضافات اقتصادية، المجلد 06، العدد 02، كلية الإدارة والاقتصاد (العراق)، جامعة البصرة، 2022، ص 329.

2- روجي البعلبكي، "المورد الثلاثي"، دار العلم للملايين، بيروت لبنان، (د،س)، ص 1564.

3- إبراهيم جابر السيد، "قاموس علم الاجتماع وعلم النفس"، دار البداية ناشرون وموزعون، عمان، ط1، 2013، ص ص 299-300.

مكانيًا فقط، لكنها وحدة لثقافة ذات علاقات اجتماعية وقواعد وأعراف وقيم خاصة ونموذج تنظيم وتطور متميز.¹

يرى كل من "سوروكن وزيمرمان" أن التعريف الصحيح للمدينة لا بد أن يأخذ في الاعتبار تعدد العوامل وارتباطها، وقد حددوا ثمانية خصائص يختلف بها المجتمع الحضري عن المجتمع الريفي وهي: المهنة، والبيئة، وحجم المجتمع المحلي، وكثافة السكان، والتجانس والملاجانس للسكان، والتمايز والتشريع الاجتماعيان، والتنقل والحركة، وأخيرا نسق التفاعل والاتصالات.²

التعريف الإجرائي للمدينة: هي عبارة عن تجمع عمراني يعمل فيه العنصر البشري بدور محوري في إثارة حركتها ونشاطها، يتحقق ذلك من خلال ممارسة مختلف الأنشطة الحيوية التي توفرها المدينة، مثل العمل والدراسة والتجارة والخدمات الاجتماعية المتنوعة، التي تلبى احتياجات السكان وتضمن لهم المنفعة. مما يستلزم على الأفراد الحاجة إلى الاتصال والتنقل بين مختلف النواحي وأماكن النشاط داخل التجمع العمراني.

❖ التحضر:

لغة: ورد في لسان العرب المحيط أن لفظ حضر من الحضور، نقيض المغيب، والحضر خلاف البدو، ويشترك من الحض "الحاضر" أي المقيم سواء في المدن أو القرى في مقابل "البادي" أي المقيم في البادية.³

اصطلاحا: حركة السكان من المناطق الريفية إلى المناطق الحضرية، وما يتبع ذلك من تزايد نسبة السكان المقيمين في الأماكن الحضرية عن نسبة الذين يقيمون في المناطق الريفية.¹

1 - صبرينة معاوية، "التطور الحضري والتنمية المستدامة في المدن الصحراوية مدينة بسكرة نموذجاً"، مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة الدكتوراه في علم الاجتماع في علم الاجتماع البيئية، جامعة محمد خيضر بسكرة، الجزائر، 2016، ص ص 84-85.

2 - محمد عبد الفتاح محمد، "تنمية المجتمعات المحلية من منظور الخدمة الاجتماعية"، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2008، ص 234.

3 - محمود الكردي، التحضر، دراسة اجتماعية، دار المعارف، القاهرة، ط1، 1986، ص 30.

كما يعرف التحضر بصفة عامة على أنه عملية إعادة توزيع السكان نتيجة التحول الكلي للمجتمع من الأنشطة الأولية إلى الأنشطة الثانوية، وما يترتب على هذا التحول من آثار اجتماعية واقتصادية وثقافية.²

يشير إلى تلك العمليات الاجتماعية التي تصاحب التحولات المجالية والديموغرافية والبيئية والتنظيمية التي تصيب التجمع السكاني الحضري، فالمسافات المكانية السائدة بين السكان في التجمع الحضري، قربت أو بعدت تترك آثارها واضحة على علاقات الأفراد والجماعات بعضهم ببعض، كما هو الشأن بالنسبة لكثافة الاتصال ودرجة التفاعل وحجم التجمع السكاني والانتماء التنظيمي القسري والطوعي. كل ذلك يحدث نمطا جديدا تماما من العلاقات والسلوكيات والتصورات والذهنيات، ينتج عنه ما يسمى بثقافة المدينة أو الثقافة الحضرية التي لها قيمها ومعاييرها، يكتسبها بالتدرج الفرد المنتقل إلى المدينة أو ينشأ عليها المولود فيهان وهكذا فالتحضر يؤدي إلى إحداث حالة من الوجود الاجتماعي، بشقيه المادي واللامادي، يتسم بالتعقيد يفرض نفسه على الأفراد والجماعات للتكيف معه.³

التعريف الإجرائي للتحضر: التحضر هو عملية زيادة سكان المدن ونموهم بشكل كبير مما يؤدي في الأخير إلى حدوث تحولات وتغيرات أساسية تمس مختلف جوانب الحياة، مشكلة هذه الأخيرة تحديات وفرصا في آن واحد، تتطلب تخطيطا مدروسا لإدارة النمو المتسارع في المدن وتحقيق التنمية الحضرية، وبالتالي مع ازدياد التحضر، يزداد عدد سكان المدن بشكل كبير مؤديا إلى ازدحام كبير في الشوارع، مما يشكل عبئا على أنظمة النقل الحضري الموجودة وبالتالي تتطلب تحسين البنية التحتية للنقل وتطويرها.

❖ التنمية:

لغة: في معجم لسان العرب: التنمية مصدر من الفعل نمى، يقال أنميت الشيء ونميته أي جعلته ناميا.⁴

-فاروق مداس، "قاموس مصطلحات علم الاجتماع"، سلسلة قواميس المنار، دار مدني للطباعة والنشر والتوزيع، ص ص57-58.¹

2 - ربا على حسين صالح، "دور التحضر في تغير الأدوار الأسرية دراسة ميدانية للأسر بمنطقة العيلفون محلية شرق النيل"، بحث تكميلي لنيل درجة الماجستير في علم الاجتماع والأنثروبولوجيا، جامعة النيلين، 2018، ص 16.

3 - محمد بومخلوف، "التحضر"، درا الأمة، الجزائر، ط1، 2001، ص 27.

4 - ابن منظور، مرجع سبق ذكره، ص 452.

اصطلاحاً: التنمية عملية مجتمعية تستهدف توظيف الموارد الطبيعية والبشرية والتكنولوجية المتاحة لنقل مجتمع تقليدي يعاني عوارض التخلف الثقافي والاجتماعي والعلمي والجمود الاقتصادي إلى حالة تتصف بالتنمية المستدامة تقوم بتحرير الناس من الحاجة المادية والظلم والبؤس والجهل والمرض، ورفع مستوى حياة كل أفراد المجتمع.¹

التنمية هي عملية ديناميكية تتكون من سلسلة من التغيرات الهيكلية والوظيفية في المجتمع، وتحدث نتيجة للتدخل في توجيه حجم ونوعية الموارد المتاحة للمجتمع، وذلك لرفع مستوى رفاهية الغالبية من أفراد المجتمع عن طريق زيادة فعالية أفرادهم في استثمار طاقات المجتمع إلى الحد الأقصى.²

يقصد بها الجهود المنظمة التي تبذل وفق تخطيط مرسوم للتنسيق بين الإمكانيات البشرية والمادية في وسط اجتماعي معين من أجل تحقيق مستويات أعلى للدخل القومي والدخول الفردية ومستويات أعلى للمعيشة والحياة الاجتماعية في نواحيها المختلفة للوصول إلى تحقيق أعلى مستوى ممكن من الرفاهية الاجتماعية، والتي ينبغي أن تتم دون هدم أو تشويه الشخصية الثقافية للشعوب.³

❖ الحضرية:

لغة: جاء في لسان العرب أن الحضر والحضرة والحاضرة خلاف البادية، وهي المدن والقرى والريف، سميت بذلك لأن أهلها حضروا الأمصار ومساكن الديار التي يكون لهم بها قرار.⁴

اصطلاحاً: تعني الحضرية أسلوب أو نمط حياة يتميز بها سكان المدن، تفرضها الطبيعة، الأيكولوجية الاجتماعية والثقافية للمدينة، التي تكسب المدن ثقافة خاصة، تسمى بالثقافة الحضرية. كما أصبح واضحاً أن الحضرية هي الحصيلة النهائية، لعملية التحضر أي هي

1 - محمد عبد العزيز ربيع، "التنمية المجتمعية المستدامة (نظرية في التنمية الاقتصادية والتنمية المستدامة)"، دار اليازوري للنشر والتوزيع، عمان، 2015، ص 10.

2 - مدحت أبو النصر، ياسمين مدحت محمد، "التنمية المستدامة مفهوماً-أبعادها-مؤشراتها"، المجموعة العربية للتدريب والنشر، القاهرة، ط1، 2017، ص 67.

3 - صبري فارس الهيتي، "التخطيط الحضري"، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، الأردن-عمان، 2009، ص 11.

4 - ابن منظور، مرجع سبق ذكره، ص 907.

تلك التغيرات الاجتماعية، المصاحبة للتحضر، بسبب إقامة الأفراد في المدن ويعرفها لويس وورث بأنها نمط أو أسلوب حياة في مقاله الشهير المنشور عام 1983 بعنوان "الحضرية نمط الحياة" ¹.

التعريف الإجرائي للتنمية الحضرية: هي صياغة سياسة حضرية تهتم بارتقاء المناطق الحضرية وذلك من خلال تطوير البنية التحتية والمرافق الخدماتية، من أهمها شبكة الطرق ووسائل النقل والتي من شأنها أن تساهم في تطوير جودة حياة السكان، وذلك بإرساء قواعد جديدة لعصرنة الحياة من أجل إحداث نقلة نوعية في المدينة وتغيرات اجتماعية وبالتالي نقل المجتمع من حالة وواقع معين إلى الأحسن من خلال تحسين جودة الخدمات وتوفيرها بشكل عادل لجميع السكان، وخلق بيئة مناسبة للابتكار والإبداع لتسهيل الوصول إلى التكنولوجيا في مختلف جوانب الحياة وتحسين البيئة الحضرية وتحقيق الرفاهية للسكان من خلال توفير احتياجاتهم الأساسية وتحسين مستوى معيشتهم وخلق بيئة مناسبة للعيش وتحسين نوعية الحياة الحضرية.

10. الدراسات السابقة:

تعد الدراسات السابقة مرجعا هاما في مجال البحوث الاجتماعية، فهي تشكل نقطة انطلاق أساسية لأي دراسة جديدة، وأساس التحليل الذي تنتهي به، وعليه فإن الدراسات السابقة ترشد الباحث وتوضح له خلفية عن الموضوع، مما تجنبه الوقوع في الأخطاء السابقة، ونستعرض فيما يلي أهم الدراسات السابقة التي اعتمدنا عليها في دراستنا.

الدراسة الأولى:

- **عنوان الدراسة:** فعالية الترامواي في تطوير النقل الجماعي الحضري بمدينة ورقلة (أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه الطور الثالث). - السنة: 2021.

- **صاحب الدراسة:** بن سالم رمزي. - **التخصص:** تسيير الحركية والنقل الحضري.

- **إشكالية الدراسة:** تمثلت إشكالية الدراسة فيما يلي:

ما مدى حاجة مدينة ورقلة لمشروع الترامواي وما هي الإضافات التي قدمها لتفعيل دور النقل الجماعي الحضري بها؟

¹ - مناد سميرة، وآخرون، "الفضاء العام في المجتمع التمثلات والممارسات"، دار الحامد للنشر والتوزيع، الأردن-عمان، ط1، 2010، ص98.

-التساؤلات:

- ما مدى فعالية أنماط النقل الحضري الموجودة في تغطية التنقلات بمدينة ورقلة؟
- هل يغطي مسار الترامواي مختلف التنقلات بمدينة ورقلة؟
- ما مدى نجاح الترامواي في تقليل الحوادث الاجتماعية عند التنقل؟
- ما مدى فعالية الترامواي في تحسين نوعية خدمات النقل الجماعي الحضري بمدينة ورقلة حتى ترقى لتطلعات المتنقلين¹؟

- المنهج: المنهج الوصفي، التحليلي، الإحصائي والمقارنة.

-أدوات جمع البيانات: الملاحظة، المقابلة، الاستبيان، الإحصاء، المشاركة.

-عينة الدراسة: مستعملي النقل الحضري الجماعي، مديرية النقل بورقلة².

- أهم نتائج الدراسة:

- توصل إلى أن أهم تنقلات السكان كانت نحو العمل، الدراسة ثم لقضاء الحاجيات انطلاقاً من المسكن.

- أن مسار الترامواي ضعيف الفعالية في تغطية أهم تنقلات السكان بورقلة، إذ لا يمر بأكبر التركزات السكانية بالمنطقة إضافة إلى بعده عن معظم التجهيزات والخدمات.

-استعمال المتنقلين لوسائل نقل خاصة وأخرى غير صديقة للبيئة ساهم في ارتفاع معدل مختلف الحوادث الاجتماعية والتي تتسبب بدورها في إلحاق أضرار بالبيئة وبالمجال الحضري، وهو ما يميز الترامواي عن وسائل النقل الجماعي الأخرى بمدينة ورقلة، حيث تنخفض هذه الحوادث عند استعمال الترامواي باعتباره وسيلة من وسائل النقل الجماعي الأخرى بمدينة ورقلة.

-استخلص أن نوعية خدمات النقل الجماعي الحضري تثير اهتمام المتنقلين حقيقة إلا أن معيار تقريبيهم من وجهتهم يهمهم أكثر¹.

1 - بن سالم رمزي، "فعالية الترامواي في تطوير النقل الجماعي الحضري بمدينة ورقلة"، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه الطور الثالث في تسيير الحركية والنقل الحضري، جامعة قسنطينة3، الجزائر، 2022، ص ص 11-12.

2 - بن سالم رمزي، مرجع سبق ذكره، ص ص 13-15.

الدراسة الثانية:

-عنوان الدراسة: وجهة نظر الزبائن لجودة الخدمات المقدمة في ترامواي الجزائر العاصمة (مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، دراسات اقتصادية)-السنة: 2014

- صاحب الدراسة: الطاهر لحرش ، قروج يوسف .-التخصص: دراسات اقتصادية.

- إشكالية الدراسة: تمثلت إشكالية الدراسة فيما يلي:

-هل ترقى الخدمات المقدمة في النقل بالترامواي لمدينة الجزائر العاصمة لمستوى تطلعات الزبائن؟

-التساؤلات:

- ما هي طبيعة تنقلات الأفراد في الوسط الحضري لمدينة الجزائر؟
- ما هي وسائل النقل الحضرية الأفضل استعمالا من طرف الأفراد المتنقلين في الوسط الحضري العاصمي؟

- ما هي مؤشرات جودة الخدمات في النقل بالترامواي لدى المتنقلين في مدينة الجزائر؟
- هل ما يدركه الأفراد المتنقلين فعليا من الخدمات المقدمة في الترامواي لمدينة الجزائر هي نفسها ما كانوا يتطلعون إليها سابقا؟²

- المنهج: المنهج الوصفي التحليلي.

-أدوات جمع البيانات: الاستبيان.

عينة الدراسة: مستعملي الترامواي بمدينة الجزائر العاصمة بين الخط الرابط بين حي المعدومين وقهوة شرقي.³

- أهم نتائج الدراسة:

- تتميز تنقلات الأفراد في الوسط الحضري العاصمي بالمرونة.

¹ - بن سالم رمزي، المرجع نفسه، ص ص261-262.

² - الطاهر لحرش، قروج يوسف، "وجهة نظر الزبائن لجودة الخدمات المقدمة في ترامواي الجزائر العاصمة"، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية دراسات اقتصادية، العدد 129، جامعة زيان عاشور بالجلفة، 2014، ص116.

³ - الطاهر لحرش، المرجع نفسه، ص117.

- تدني الخدمات المقدمة في النقل الجماعي في الأوساط الحضرية لمدينة الجزائر بشكل عام خاصة لدى المتعاملين الخواص.
- السياسة التسعيرية الجديدة المطبقة من مؤسسة سترام ابتداء من 25 ماي 2014 لم ترقى لمستوى تطلعات الزبائن ونتج عنها ردود فعل سلبية اتجاه الخدمة عكس ما كانت تخطط له المؤسسة ولهذا يجب إعادة النظر فيها.
- سمح ترامواي مدينة الجزائر من تفادي الازدحام لتوفره لمسارات خاصة تمنحه سهولة الحركة دون عوائق.
- تنقل الأفراد في مدينة الجزائر باستعمال الترامواي يتم في ظروف حسنة باعتبار جودة الخدمات المقدمة فيه تلبي متطلبات الأفراد المتنقلين به.¹

الدراسة الثالثة:

- **عنوان الدراسة:** دور مشروع الترامواي في تحريك المستوى الخدماتي في مدينة سطيف (مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية)-السنة: 2021.
- **صاحب الدراسة:** فرطاس لحسن، بن محمد حميد.
- **إشكالية الدراسة:** تمثلت إشكالية الدراسة فيما يلي:
- مدى توازن وسائل النقل وعلاقتها بالقطاعات الحيوية الأخرى؟
- **التساؤلات:**

- ما مدى مساهمة الترامواي في تلبية الطلب على النقل لسكان المدينة؟
- ما هي انعكاسات مشروع الترامواي على مستوى الخدمات في المدينة؟²

- **المنهج:** المنهج الوصفي التحليلي.

أدوات جمع البيانات: الخرائط، الصور البيانية، دراسات تقنية.

- **أهم نتائج الدراسة:**

¹ -الطاهر لحرش، مرجع سبق ذكره، ص ص133-134.

² - فرطاس لحسن، بن محمد حميد، "دور مشروع الترامواي في تحريك المستوى الخدماتي في مدينة سطيف"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 08، العدد 02، 2021، ص87.

من خلال العمل المقدم، يتبين أن قطاع النقل في مدينة سطيف، يجمع بين معالم العصرية وذلك بإدخال نظام النقل الحديث بوسيلة الترامواي، هذه الوسيلة التي أعطت قفزة نوعية في خدمة النقل بالمدينة. كما تبقى معالم تقليدية من خلال وسائل نقل جماعي قديمة ذات نوعية خدمات دون المستوى.

يبقى التفكير في تحسين خدمات النقل داخل المدينة مستقبلا مرتببا بإعداد مشروع عمراني شامل بأبعاد ثلاثية تتلخص في البعد العمراني من خلال التنسيق بين الخطوط والوسائل (الترامواي+الحافلة) ثم البعد الاقتصادي الذي يهتم بإنشاء نشاطات تجارية وخدمتية على أطراف المدينة. وأخيرا البعد البيئي الذي يمكن تجسيده من خلال وضع أجهزة قياس نسب التلوث في الجو داخل المدينة، إضافة إلى تشجيع استخدام الطاقات البديلة لوسائل النقل.¹

- الاستفادة من الدراسات السابقة في ضبط وتحديد تساؤلات الدراسة وفرضياتها:

مثلت لنا الدراسات التي قمنا باختيارها مرجعا هاما، حيث وجدت العديد من نقاط التشابه مع دراستنا باعتبارها تشابه الموضوع في جانب دراستها لدور الترامواي في تحريك المستوى الخدماتي، وفعالية الترامواي في تطوير النقل الجماعي الحضري، حيث أن كل هذه الدراسات ولو اختلفت في جانب معين فكلها ركزت على وسيلة النقل الجماعي الحضري ألا وهي الترامواي التي نحن بصدد دراستها، رغم انه يوجد تشابه في جوانب الموضوع مع هذه الدراسات ودراستنا تهدف إلى معرفة دور الترامواي في تحقيق أهداف التنمية الحضرية.

ساعدتنا هذه الدراسات في تحديد تساؤلات الدراسة من خلال ما عرضه الباحثين في إشكاليات دراستهم البحثية التي تشابهت كثيرا مع إشكالية دراستنا.

أما في الجانب التطبيقي قمنا بمقارنة النتائج المتحصل عليها في دراستنا بنتائج الدراسات السابقة التي كان لها دور كبير في المساعدة على تحليل المعطيات، واعتمدنا عليها في تحديد بعض العناصر النظرية المتعلقة بموضوع دراستنا وفي المراجع. وأفادتنا كذلك من خلال النتائج المتوصل إليها التي خدمت الدراسة بشكل كبير، كذلك من ناحية أنها تناولت تقريبا نفس المفاهيم المعتمدة في الدراسة.

11. المقاربة النظرية :

¹ - فرطاس لحسن، مرجع سبق ذكره، ص 96.

يمكن أن نلخص المقاربة النظرية التي تهتم بموضوع دراستنا في المقاربتين النظريتين هما: النظرية البنائية الوظيفية ونظرية التقدم والنظرية التكنولوجية.

• النظرية البنائية الوظيفية:

يعد تالكوت بارسونز من أكبر رواد البنائية الوظيفية، حيث سعت البنائية الوظيفية على تفسير التوازن والاستقرار في المجتمع، فتجاهلت ما قد يتعارض مع أطروحتها من عمليات تثير التوتر، أو التفكك، أو الصراع، ومن بين ذلك القوة وتفاضلاتها وما ينشأ عنها من استغلال وصراع وتغيير. ومن هذا المنطلق نظرت البنائية الوظيفية إلى المجتمع، كبناء مستقر وثابت نسبياً يتألف من مجموعة عناصر متكاملة مع بعضها، وكل منها يؤدي

بالضرورة وظيفة ايجابية يخدم من خلالها البناء العام، وجميع عناصر هذا البناء تعمل في إطار من الاتفاقات المشتركة والإجماع القيمي.¹

تنطلق النظرية البنائية الوظيفية في علم الاجتماع العام على الأعمال والمهن والخدمات ضرورية للحفاظ على بقاء المجتمع وعلى الوظائف التي تمارسها الدولة والوظائف التي يمارسها الأفراد والجماعات بأنفسهم وهذا من أجل تكامل الأفراد والجماعات في المنظمة وقد أشار بارسونز إلى أنه كي يحقق التنظيم كمنسق اجتماعي ووظائفه وأهدافه ينبغي أن يحقق أربعة متطلبات أساسية يرتبط اثنان منها بالبيئة الداخلية للنسق هما التكامل، أي التضامن داخل النسق حتى يتمكن من أداء وظيفته كما ينبغي، ثانياً الكمون أو المحافظة على الاستمرارية، وذلك من خلال وجود آليات تحقق التناغم أو الانسجام بين التوقعات داخل التنظيم واحتواء التوترات، التنظيمية واستيعابها من خلال وجود دافعية كافية لدى الفرد كي يستطيع تأدية ما يكلف به من أدوار ومهام تنظيمية.²

تعريف البنائية الوظيفية ينعكس من خلال رؤيتها وتصورها العام لدراسة المجتمع الحديث، حيث اعتبرت المجتمع نسقاً عاماً، يشمل مجموعة من النظم الاجتماعية والثقافية،

1 - محمد عبد الكريم الحوراني، "النظريات المعاصرة في علم الاجتماع"، دار مجدلاوي، ط1، 2007، ص 109.

2 - جلال إسماعيل حلمي ومحمد علام، "علم الاجتماع التنظيم مداخل نظرية ودراسات ميدانية"، مكتبة الأنجلو المصرية، مصر، (د،د)، (د،ط)، ص 63

وترتبط هذه النظم بطبيعة الأفعال الاجتماعية التي تركز من أجل خدمة الإنسان، وقضاء حاجاته الأساسية، كما أن عملية إتمام هذه الخدمات تتطلب درجة عالية من ترابط المشاعر والأخلاقيات المشتركة التي تحدث نوع من التضامن الاجتماعي. علاوة على ذلك، يركز علماء البنائية الوظيفية على ضرورة الاهتمام بالثقافة، باعتبارها المادة الروحية والعقلية التي ترتبط بالنظم ارتباطاً شديداً، وبإيجاز فإن الثقافة تعكس عمليات التحول نحو النظامية أو المؤسساتية.¹

ومن الأفكار العامة للبنائية الوظيفية :

استندت النظرية البنائية الوظيفية إلى مفهومات متعددة مثل البناء، والوظيفة، والتضامن الاجتماعي، والعلاقات الاجتماعية، وغيرها من المفاهيم الأخرى التي تعمل على المحافظة على النسق أو البناء الاجتماعي دون حدوث أي خلل في مكونات كل بناءاته ووظائفه المختلفة.

استندت النظرية البنائية الوظيفية إلى مفهومات متعددة مثل الخلل الوظيفي، التوازن الاجتماعي، تحقيق الهدف، المحافظة على النمط، التكيف والمواءمة وغيرها من المفاهيم والتصورات الأخرى التي تحرص على وحدة النزعة المحافظة وإعادة التوازن في المجتمع نتيجة لحدوث التغيرات الاجتماعية المستمرة.

اهتمت البنائية الوظيفية بشكل عام بدراسة الأنساق الفرعية التي توجد في المجتمع، وطبيعة النظم الاقتصادية والاجتماعية والسياسية التي تسعى إلى تحقيق المزيد من الحرية الفردية، وذلك انطلاقاً من تصورات آدم سميث الاقتصادية. علاوة على أن حرية العمل والإنتاج، تزيد من دور المؤسسات والتنظيمات الاجتماعية باعتبارها أنساقاً فرعية، تهدف إلى استمرارية النظام الرأسمالي الاقتصادي والسياسي بصورة عامة.² فالترامواي وضع لأجل وظيفة معينة في المجتمع كتحسين الحياة وفك العزلة وربط أجزاء المدينة وتفادي حوادث المرور وتوجيه خطوط النقل.

• النظرية القائمة على متغير التكنولوجيا في علم الاجتماع الحضري:

1 - عبد الله محمد عبد الرحمان، "علم الاجتماع النشأة والتطور"، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2007، ص116.

2 - عبد الله محمد عبد الرحمان، مرجع سبق ذكره، ص ص 118-119.

يعتمد أنصار هذا الاتجاه أن التكنولوجيا بازياد أثرها على الحياة الاجتماعية في المجتمعات بصفة عامة، تصبح بالنسبة للمدينة متغيرا مستقلا ويكون التصنيع في هذه الحالة، الذي يتضمن نسق الإنتاج، وما يتطلبه من استخدامات لمصادر الطاقة، نموذجا خاصا من التكنولوجيا، ويعتبر " وليم أجبرن " و " هولي " من أكبر رواد هذا الاتجاه.¹

إذ ينظران إلى التكنولوجيا على أنها المتغير الأساسي من حيث التأثير على سكان المدن ومناطق إقامتهم وكذلك على أماكن عملهم وقد ربط " أجبران " بصورة مباشرة بين تكنولوجيا النقل المحلي والنقل البعيد المدى ونشأة المدن وتأثر الحياة الداخلية بها. ونفس الاتجاه اتجاها " أموس هاولي " عندما قرر بأن انتشار وتناثر المراكز الحضرية بمثابة رد فعل مباشر للسهولة المتزايدة في الحركة والتي حققتها التكنولوجيا، أي تكنولوجيا النقل. تعرض طرح أجبران وهاولي لانتقادات بالرغم من الطرح النظري الذي جاء به خاصة ما تعلق بتأكيدهما على تأثير تكنولوجيا النقل على الأنماط الزمانية والمكانية للمدن من ناحية وعلى تأثير تكنولوجيا النقل على توزيع الناس في المدن وميلهم في ظروف تلك التكنولوجيا للإقامة في ضواحي المدن باعتبارها ميسورة النقل، حيث كشفت دراستان سابقتان أجريت إحداهما بالمكسيك والأخرى بالهند على الاتجاه نحو الضواحي كان ضئيلا رغم وجود تسهيلات خاصة تتمثل في النقل المحلي داخل المركز الحضري، إلا أن السكان يفضلون الإقامة في وسط المدن ولا يميلون للسكن في الضواحي، وهو ما يؤكد دور القيم الثقافية والاجتماعية المرتبطة بالمكانة الاجتماعية والهوية في تفضيل الأشخاص للإقامة داخل المدن أو خارجها. إذ يشير " جورج " إلى أن النماذج الحضرية تتمايز حسب درجات تحضرها بالنسبة لتفضيلات القيمة، والتأثر بتكنولوجيا النقل والتي تؤكد بدورها على الميل للإقامة في وسط المدن أو في ضواحيها.² ففي العصور السابقة كانت وسائل التنقل للإنسان تعتمد بصورة رئيسية على الحيوانات والعربات التي كانت تصنع في الغالب من مواد كالخشب أو المعادن (الحديد)، لكن بفضل التقدم الهائل والتطور في مجال التكنولوجيا اخترعت وسائل نقل حديثة مثل السيارة والحافلة والترامواي وغيرها من الوسائل التي تساهم في تسهيل عملية تنقل الأفراد في المدن. مما نتج عنه إيجابيات عديدة اجتماعية واقتصادية على مستوى التنمية الحضرية.

1 - محمد عاطف غيث، "علم الاجتماع الحضري مدخل نظري"، دار المعرفة الجامعية، كلية الآداب جامعة الإسكندرية، 2009، ص 61.

2 - فادية عمر الجولاني، "علم الاجتماع الحضري"، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 1993، ص 88-89-90.

خلاصة:

من خلال ما عرض في سياق هذا الفصل، يتجلى بوضوح أن البعد المنهجي يشكل النقطة المحورية والمدخل الأساسي للباحث في تقصي ظاهرة الدراسة، وبالتالي تطرقنا في هذا الفصل إلى تفصيل الخطوات المنهجية المعتمدة في دراستنا هاته التي تهدف إلى استكشاف دور الترامواي في تحقيق أهداف التنمية الحضرية في مدينة مستغانم. انطلاقاً من تحديد الإشكالية وصياغة فرضيات محكمة وتوضيح المفاهيم الرئيسية توضيحاً دقيقاً، متناولاً في ذلك بعض الدراسات السابقة ذات صلة والتي تساعد على التأكد من إمكانية إجراء الدراسة الحالية، إضافة إلى عرض أسباب اختيار موضوع الدراسة، بجانب تسليط الضوء على أهميته والأهداف المنشودة من خلاله.

الإطار النظري للدراسة



الفصل الأول:
مدخل إلى النقل الجماعي
الحضري

تمهيد:

سنتطرق في هذا الفصل إلى أبرز العناصر ذات الصلة بموضوع الدراسة بهدف جعل متغيرات الدراسة مفهومة وقصد تسهيلها بشكل أفضل، وللإمام أكثر بهذا الموضوع، حيث قسم هذا الفصل إلى مبحثين رئيسيين: يركز المبحث الأول منه على مناقشة وتحليل مفهوم النقل الجماعي الحضري ووسائله، وأشكال خدماته، إلى جانب الأهداف والمؤشرات، والأهمية المحورية له في تسيير الحياة الحضرية. بينما المبحث الثاني سنتعمق في دراسة التراواي كوسيلة نقل من خلاله التعرف عليه ونشأته، وأهميته وآلية عمله، مع تقديم نماذج من تجربة التراواي في الجزائر.

المبحث الأول: النقل الجماعي الحضري

المطلب الأول: مفهوم النقل الجماعي الحضري

- مفهوم النقل الجماعي (Public Transport)

يشمل انتقال عامة الناس أو انتقال جماعي من خلال أنظمة نقل التي تنقل السكان والبضائع من وإلى أماكن إقامتهم وإلى مراكز التسوق والتعليم مثل المدارس والجامعات والأماكن الترفيهية.¹

كما عرفه القانون هو "كل تنقل يتم مقابل أجر أو لحساب الغير، ضمن المجال الحضري يقوم به أشخاص طبيعيين أو معنويين مرخص لهم لهذا الغرض، ويتميز بتقديم نفس الخدمة مع الأخذ بعين الاعتبار ضرورة توفر شروط اقتصادية وتقنية متساوية وملائمة للجميع".²

- مفهوم النقل الحضري (Urban Transport)

يعرف النقل الحضري بأنه نشاط للخدمات ينتج منفعة في الزمان والمكان بواسطة شخص طبيعي أو معنوي يضمن التنقل للأشخاص في مجال المحيط الحضري على متن

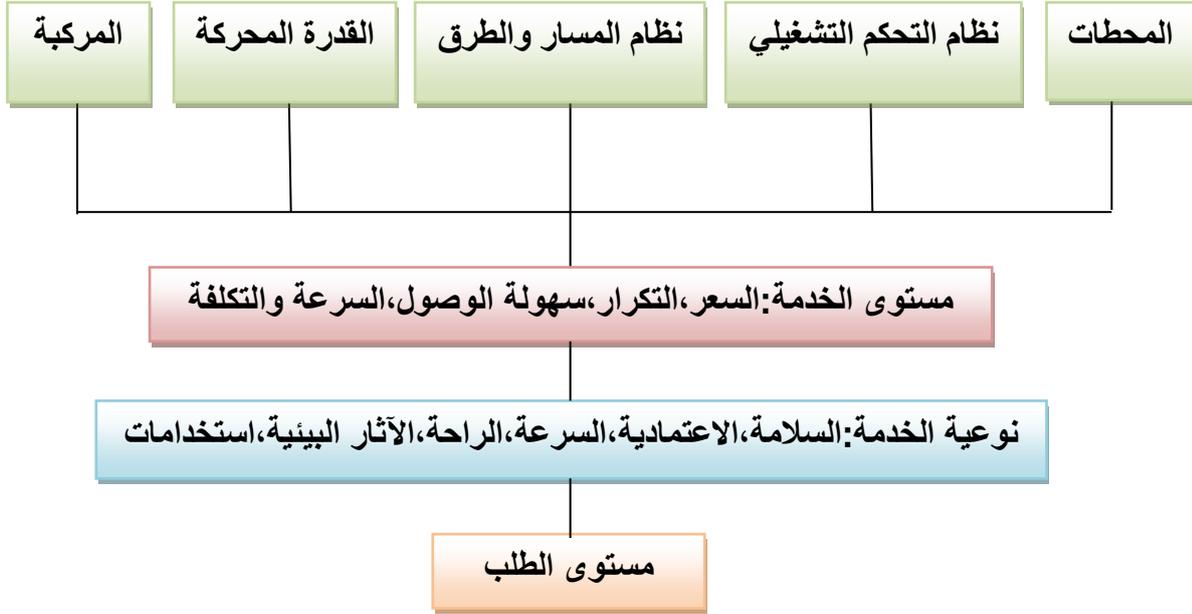
1 - عبد المنعم السعيد، "أهمية النقل العام في حل مشكلات المرور في المدن (تجارب مدن عالمية في تطوير استراتيجيات النقل العام)"، ندوة علمية حول النقل الجماعي والحل المستقبلي لمشكلات المرور في المدن العربية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 28-30/04/2008، ص03.

2 - القانون رقم 01-13 المؤرخ في 07 أوت 2001، المادة 03 الجريدة الرسمية الجمهورية الجزائرية العدد44.

مركبة معدة لهذا الغرض ولمسافة مقبولة، وللنقل الحضري نظام يمكنه من تقديم خدمة النقل في المجال الحضري بالكمية والنوعية المطلوبة.¹

ويتكون هذا النظام من خمس مكونات يوضحها الشكل التالي :

شكل رقم (1): مكونات نظام النقل الحضري



المصدر: هاي، ويليام، "مقدمة في هندسة النقل"، ترجمة: سعيد عبد الرحمن القاضي، أنيس عبد الله والنتير، ص 05.

- مفهوم النقل الحضري الجماعي:

هو نشاط للخدمات ينتج منفعة في الزمان والمكان بواسطة شخص طبيعي أو معنوي يضمن التحول الفيزيائي للأشخاص في المحيط الحضري على متن مركبة متخصصة ولمسافة مقبولة، مقابل دفع مبلغ مالي محدد، أين تتم هذه الخدمة في أوقات معينة وعبر مسالك مخصصة لها خطوط ومحطات ونقاط توقف محددة، وذلك بهدف تلبية احتياجات

¹ - سليم بوقنة، فارس بوباكور، "مداخلة بعنوان استعمال الأساليب الكمية في دراسة سلوك المستهلك نحو خدمات النقل الحضري (دراسة حالة النقل الحضري لمدينة قسنطينة)"، 26-27 جانفي 2009، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، ص 03.

السكان للنقل، إذ يرتبط بممارسة أنشطة اجتماعية مختلفة خارج مكان الإقامة كالعمل، الدراسة، الشراء، الترفيه.... الخ.¹

المطلب الثاني: وسائل النقل الحضري الجماعي

لا تستغني المدن عن النقل الجماعي لنقل الأفراد إلى أماكن العمل أو التسوق أو الحصول على الخدمات، ويرتبط شكل ونوع هذا النقل بعدد الركاب والمسافات المطلوبة قطعها للوصول وأهم وسائل النقل الجماعي ما يلي:

1- قطار الأنفاق (métro)

قطار الأنفاق أو المترو (métro) أحد أنواع القطارات الخفيفة، وهو عبارة عن عربات مقطورة موجهة توجيهها خارجيا أليا تتحرك بواسطة الطاقة الكهربائية في مجال مشكل أساسا من إنفاق تتخللها في بعض الأحيان مقاطع على سطح الأرض أغلبها جسور يشكل قطار الأنفاق أحد أهم وسائل النقل الجماعي فاعلية في المدن الكبرى خاصة إذا كانت مسافات التنقل تزيد عن 10 كم، تبلغ سرعته التجارية أكثر من 500 كم/سا، رغم إن قطار الأنفاق أكثر وسائل النقل الحضري تكلفة، إلا أنه يبقى نمط النقل المثالي في الوسط الحضري للمدن التي تتجاوز عدد سكانها مليون نسمة.²

2- القطار الحضري (tramway)

هو أحد وسائل النقل في الوسط الحضري، وهو عبارة عن عربات مقطورة تسير فوق سطح الأرض حيث يعمل على الطاقة الكهربائية وتقع محطاته فوق سطح الأرض، يتم استخدامه إذا كانت مسافات التنقل تزيد عن 2 كم وتقل عن 10 كم وتبلغ سرعته التجارية داخل المدن 45/سا، يعتبر القطار الحضري اقتصادي وغير ملوث لأنه يعمل على الكهرباء، إلا أن تكاليف تأسيسه كبيرة هي الأخرى، ولا يصح للشوارع المتعرجة والضيقة بسبب قلة مرونتها بالإضافة إلى أنها مثيرة للإزعاج لقد أصبح القطار الحضري شعبيا جدا هذه الأيام، ذلك لأنه يجمع بين مزايا قطار الأنفاق الذي يعمل بشكل دائم وبانتظام، وبين

1 - بن سالم رمزي، بن إبيدر فتيحة، "دراسة واقع خدمات النقل الجماعي الحضري بمدينة ورقلة"، مجلة أفاق للبحوث والدراسات، المجلد 05، العدد 01، جامعة قسنطينة 03 (الجزائر)، 2022، ص 471.

2 - مصطفى يوسف كافي، "اقتصاد النقل والبيئة في إطار ضوابط التنمية المستدامة". ألفا للوثائق، قسنطينة-الجزائر، ط1، 2017، ص 96.

مزايا الحافلات التي تسير فوق سطح الأرض مباشرة، وطبعا هذا ما يفضله الناس بشكل كبير.¹

3- القطار (Train) :

وسيلة من وسائل النقل المخصصة للمناطق العمرانية ذات الكثافة السكانية العالية، يكون خط سيره على ضواحي المدينة وهو عبارة عن محرك قوي يعمل بالفحم أو بالنفط أو بالكهرباء، يجر وراءه عربات متصلة به، حيث يسير على قضبان حديدية تحدد مساره تسمى سكة الحديد وله عدة أشكال.²

4- الحافلة (Bus) :

هي وسيلة النقل الحضري بامتياز في اغلب المدن، ابتداء من المدن الصغيرة والقرى إلى المدن الكبيرة، تسير معظم الحافلات بزيت الديزل أو البنزين ويمكن لبعض الحافلات أن تتألف من عدة مفاصل مترابطة (bus à des articulations) متصلة بغطاء مرن بهدف زيادة طاقتها التحميلية إضافة إلى مرونتها يمكن للحافلة أن تنقل عدد جيد من الركاب، كما يمكنها أن تعبر الشوارع الملتوية والضيقة والمنحدرة بشكل جيد، إلا أنها ملوثة للبيئة لأنها لا تستخدم طاقة نظيفة.

يفضل في المدن الصغيرة الحجم استخدام حافلات صغيرة لأن ذلك سيكون أفضل، عوضا عن استخدام حافلات كبيرة الحجم، لأن الحافلات الصغيرة لا تحتل حيزا كبيرا من الوسط الحضري كالحافلات كبيرة الحجم كما أنها تؤدي نفس الغرض.³

5- الحافلة الكهربائية (Trolleybus) :

الحافلة الكهربائية هي حافلة بالطاقة الكهربائية، عوضا عن زيت الديزل أو البنزين، ويتم ذلك من خلال شبكة من الخطوط الكهربائية الممتدة على مدى كامل المسار المسطر للحافلة في الجو، وتعتبر الحافلة الكهربائية حلا بديلا للحافلة العادية والقطار الحضري، في آن واحد، حيث تجمع بين ميزة التكلفة الأقل مقارنة مع تكلفة انجاز خط للقطار الحضري، فالحافلة الكهربائية تتميز انعدام التلويث والضجيج، لكن تكلفة إنشائها

1 - مصطفى يوسف كافي، مرجع سبق ذكره، ص 97.

2 - المرجع نفسه، ص 97 .

3 - المرجع نفسه، ص 97 .

أكبر من تكلفة إنشاء الحافلة العادية، كما إنها أقل مرونة منها لأنها مرتبطة بحركتها مع الشبكة الكهربائية التي تغذيها، فضلا عن كونها تشغل مساحة كبيرة من الشوارع لا سيما عند تجاوز بعضها البعض بالرغم من أنها تنقل أكثر من الحافلة العادية بنحو 20%.

6- حافلة المستوى العالي من الخدمة:

حافلات المستوى العالي من الخدمة (With High Level Of Service) هي إحدى أنظمة النقل الخفيف ذات الممرات الخاصة (own site)، يعود هذا النمط من النقل إلى السنوات القليلة الماضية، حيث يعني تقديم مستوى خدمة أفضل من مستوى الخدمة الذي تقدمه الحافلات العادية، دون الحاجة إلى إنفاق الكثير من الأموال مقارنة مع الاستثماري مشروع قطار أنفاق، هذه الحافلات أظهرت فعاليتها في كثير من مدن العالم : سان باولو، الصين، كولومبيا... الخ، هي لا توفر طاقة تحميلية تضاهي الطاقة التحميلية للقطار الحضري فقط بل اثبت هذا النوع من الحافلات في بوغوتا (Bogota) إن طاقتها التحميلية يمكن أن تضاهي الطاقة التحميلية لقطار الأنفاق، الجدير بالذكر أن هذا النوع من الحافلات لا يتطلب بنية تحتية خاصة ومكلفة أو معدات ذات مواصفات خاصة، كان إنجازها لا يتطلب قدرة زمنية طويلة.²

7- القارب:

عادة ما يتم استخدام القارب في المدن التي يتواجد بها الأنهار أو الأودية أو القنوات البحرية، ويتم اللجوء إلى هذا النمط من النقل لمزايا عديدة: فهو نمط اقتصادي للغاية لأنه يستهلك الكثير من الطاقة، كما يمكنه أن ينقل عددا هائلا من الركاب والبضائع، فضلا عن كونه يصنف ضمن أنماط النقل الأقل تلويثا للبيئة، أهم مساوئ هذا النمط من النقل هو أنه بطيء للغاية مقارنة بأنماط النقل الأخرى.³

المطلب الثالث: أشكال خدمة النقل الحضري الجماعي

يتم النقل الجماعي للأشخاص في الشكل الآتي:

1 - مصطفى يوسف كافي، مرجع سبق ذكره، ص 98 .

2 - المرجع نفسه، ص 98.

3 - المرجع نفسه، ص 99.

- أ- **خدمات عمومية منتظمة:** وهي الخدمات التي تخضع لخط سير وتوقيت ووتيرة محددة مسبقا تقوم بنقل الركاب إلى نقاط مبينة على مدى خطوط سيرها.
- ب- **خدمات ظرفية:** هي خدمات تلبي حاجات نقل عامة أو دورية تقوم بنقل الأشخاص على متن نفس المركبة وإعادته إلى أماكن انطلاقاتهم تقوم بها مؤسسات للنقل العمومية للأشخاص مرخص لها.
- ج- **خدمات خاصة:** هي خدمات يقوم بها أشخاص طبيعية أو اعتبارية لحسابهم الخاص بواسطة مركبات يملكونها أو قاموا باستئجارها أو وضعتها تحت تصرفهم الخاص مؤسسات للنقل العمومي لأشخاص مرخص لهم .

وتتم خدمات النقل الحضري في محيط النقل الحضري بواسطة مركبات مهياة تسير عبر الطرقات أو وسائل متنقلة في مسارات خاصة بها تهدف على وجه الخصوص إلى الحد من اللجوء إلى النقل بواسطة مركبة خاصة.

تنظيم خدمات النقل الحضري في شبكات مندمجة على الصعيدين الهيكلي والتعريفية، حيث لا يمكن أن يرخص استغلال خدمة النقل الحضري إلا إذا تم تحديد النقل الحضري مسبقا¹.

المطلب الرابع: أهداف ومؤشرات النقل الحضري الجماعي

1- أهداف النقل الحضري الجماعي

يعتبر نظام النقل الجماعي وسيلة لتحقيق هدف شامل يتمثل في تمكين كل المستعملين من التنقل إلى كل الوجهات (مقر العمل، السكن، مراكز الخدمات، المراكز التجارية... الخ) في أحسن الظروف (السرعة، الأمن، الراحة) وللوصول إلى هذا الهدف العام لابد: من تحقيق الأهداف الفرعية التالية:

- **سهولة التنقل:** ويكون ذلك بضمان تنقل المستعملين إلى كل نقاط وجهاتهم (أماكن العمل والخدمات وأماكن الترفيه والدراسة، المعاملات اليومية وقضاء الحاجيات) في المكان والزمان المناسبين.

- **الوقت المستغرق في التنقل:** ويكون ذلك بتقليل الوقت الذي يستغرق المستعمل خلال تنقله.

¹ - القانون رقم 01-13 المؤرخ في 07 أوت 2001، المادة 26 الجريدة الرسمية الجمهورية الجزائرية العدد 44.

-الراحة: ضرورة وجود شروط الراحة لمستعملي النقل الجماعي (النظافة، التهوية).

-الأمن: التقليل من حوادث المرور وكذلك أمن الممتلكات والتجهيزات للمتنقل.

- التكلفة: تخفيض التكاليف التي يستعملها مستعملو النقل أثناء التنقلات.

-التأثير على البيئة: تجنب التأثير على الظروف العادية لحياة المواطنين بالتخفيض من تلوث المحيط الذي تتسبب فيه وسائل النقل إلى جانب الضجيج الذي تحدثه المركبات.¹

2- المؤشرات التي يركز عليها نظام النقل الحضري الجماعي:

أ- قرب السكان من المحطة ونقاط التوقف: يمكن تحديد المسافة القصوى لبلوغ نقاط التوقف التي يمكن قطعها مشيا بشعاع 300م تقريبا بوقت مستغرق بين 5 إلى 10 دقائق مشيا على الأقدام مع مراعاة العوائق الفيزيائية.

ب-الوقت المستغرق في النقل : أن حساب الوقت المستغرق في النقل حسب مختلف أنماطه يسمح بمقارنة النتائج المحصل عليها مختلف الأنماط لتحديد الوقت المستغرق في التنقل فيما يتعلق بالنقل العمومي يجب الأخذ بعين الاعتبار أوقات التنقل مشيا على الأقدام وكذلك أوقات الانتظار في الموقف.

ج- درجة ومستوى الضجيج: الضجيج هو أكبر أعداء المجتمعات العصرية ويعتبره العلماء نوعا من التلوث البيئي ومصادره كثيرة منها وسائل النقل، وقد عمدت بعض الدول الأوروبية إلى تحديد مستويات الضجيج ب55 ديسبل نهارا و45 ديسبل ليلا لا يسمح بإنشاء طريق جديدة إلا بعد تأكيد من أن حركة المرور عليها أن لا تزعج المناطق السكنية القريبة منها لا يسمح بإقامة مناطق سكنية جديدة قبل التأكد من سلامتها من الضجيج وقد عمدت أيضا إلى إقامة حواجز للضجيج.

د- حكم مستعملي النقل وردود أفعالهم: يتم ذلك عن طريق إجراء تحقيقات مع كافة فئات السكن بما فيها تلك التي لا تتردد على استعمال وسائل النقل الجماعي، وهذا يمكن من معرفة الأسباب التي تدفع الأفراد إلى العزوف عن وسائل النقل العمومي، هذه التحقيقات تصدر من خلال الحكم على: قرب نقاط التوقف، الازدحام داخل الحافلة وكذا الضجيج،

1 - فرجي محمد الأمين، بلعباس زكرياء، "دور النقل الحضري الجماعي في إدماج الأحياء المهمشة في المدينة دراسة حالة مدينة تلمسان"، مذكرة تخرج مكملة لنيل شهادة ماستر أكاديمي في مدينة ونقل حضري، جامعة محمد بوضياف بالمسيلة، الجزائر، 2018، ص 15.

انتظام الخدمة، عدد التبادلات(التغيير في الخط أو في نمط النقل) النظافة، التهوية، الخدمة المقدمة بصفة عامة.¹

المبحث الثاني: ماهية الترامواي

المطلب الأول: تعريف الترامواي

الترامواي(من "Tram" الإنجليزية، العربية، ومن "Way"، طريقة) هو وسيلة للنقل العمومي في المواقع الخاصة موجه بشكل دائم ويتميز بمركبة سكة حديدية (احتكاك الحديد على الحديد) والتي تتحرك بشكل رئيسي على الطرق الحضرية وهي تعمل في مجال القيادة بفضل موقعه الخاص وراحته الكبيرة (محرك كهربائي صامت، واسع، يمكن الوصول إليه بشكل سهل، موثوق للغاية ومع مجموعة كاملة من الخدمات)، فهي مركبة لا تخضع لقيود حركة المركبات على الطرق التي يفرضها القانون، حيث يتم تشغيلها بإدخال عجلات حديدية في القضبان على الطريق وتستمد طاقتها من خلال الاتصال بالأسلاك الكهربائية المعلقة طول مسار الترامواي، أين يتم العمل بجهد لتطوير آليات تغذية كهربائية أخرى غير تلك المعلقة، كالحصول على الطاقة الكهربائية الأرضية (نظام قيد التشغيل في بوردو - فرنسا)، أو مباشرة على متن العربة (من خلال البطاريات).

كما يعرف الترامواي على أنه وسيلة نقل جماعي وأداة للتنمية الحضرية أثبتت فعاليتها في العديد من المدن حول العالم من حيث الصفات الموضوعية المتعلقة بالحدثة والتصميم والأداء، أين ظهر أول مرة في الولايات المتحدة في القرن 19 بعدما كان عبارة عن عربة تجرها خيول، ثم تطور في العديد من المدن الأوروبية باستعمال تقنيات جر ميكانيكية، أو بالبخر وحتى الهواء المضغوط أو الماء شديد السخونة، ثم باستعمال الكهرباء، فهو وسيلة نقل نظيفة وآمنة ومريحة، لذلك يستمر هذا النوع من وسائل النقل في جذب المزيد من الكدن، حيث يبلغ معدل نمو سوق الترامواي نسبة 5% سنويا، فهو وسيلة واعدة وهامة جدا في نظام النقل الحضري خاصة في عالم يتزايد فيه التحضر بسرعة.²

¹ - فرجي محمد الأمين، مرجع سبق ذكره، ص ص 15-16.

² - بن سالم رمزي، مرجع سبق ذكره، ص 37.

يعرف الترامواي هو أحد وسائل النقل الجماعي، وهو عبارة عن عربات مقطورة تسير فوق سطح الأرض حيث يعمل بالطاقة الكهربائية وتقع المحطة فوق سطح الأرض، يتم استخدامه إذا كانت مسافات التنقل تزيد عن 2 كلم ونقل عن 10 كلم.¹

هو مركب عام يسير بالكهرباء على قضبان حديدية في المدن وضواحيها.²

المطلب الثاني: نشأة الترامواي

يشكل اليوم النقل بالقطار الكهربائي (الترامواي - Tramway) نمطا عصريا ودائما للنقل، بفعل التطور الكبير الذي عرفه في مختلف دول العالم وما يحققه من خدمة ذات درجة عالية من الرفاهية والأمان.

الترامواي كلمة انجليزية تستعمل في كل الدول الفرانكفونية وهو وسيلة نقل جماعية، يحترم البيئة (يشتغل بالكهرباء) واستعماله اقتصادي، كما يتميز بطاقته الكبيرة في نقل المسافرين يوميا تتراوح في المتوسط ما بين 20000 و60000 مستعمل.

تاريخيا ظهرت خطوط النقل الأولى بالقطارات التي تجرها الأحصنة (Attraction Hippomobile) في الولايات المتحدة الأمريكية في 1832 (خط نيويورك ارلام)، أما في فرنسا فقد بدأ الخط الأول في الخدمة سنة 1837، وفي سنة 1853 بدأ خط تجريبي في مدينة باريس وفي 1867 أنشئت شبكة من الخطوط تجرها الأحصنة عرفت بالخطوط الحديدية الأمريكية (CHEMIN DE FER AMERICAIN).

عرف القطار الكهربائي تطورا معتبرا خلال القرن العشرين وحتى في مرحلة ما بين الحربين حيث تضاعفت الشبكات، وارتفع عدد المستعملين ليصبح وسيلة التنقل الرئيسية في المنطقة الحضرية. وفي حوالي 1910 اختفت كل المقطورات التي تجرها الأحصنة لتعوضها المحركات الميكانيكية وبقيت السيارة الفردية حkra على فئة محدودة من السكان. ومنذ 1950م وبانتشار السيارات تراجع النقل بالترامواي في كل المدن تقريبا لتظهر الحافلات التي استفادت من التطور التقني الحاصل الذي منحها درجة كفاءة وأمان عاليتين مما جعلها تنافس الترامواي كونها لا تتطلب هياكل وطرق خاصة، وبدأت السلطات المحلية

1 - شاكرا بلخضر، "مشروع القطار الحضري (tramway) لمدينة باتنة: دراسة استشرافية"، رسالة الماجستير في علوم التسيير، مدرسة الدكتوراه اقتصاد التطبيقي وتسيير المنظمات، جامعة الحاج لخضر باتنة، الجزائر، 2011، ص 14.

2 - المعجم الوجيز (الميسر)، دار الكتاب الحديث، الكويت، ط1993، ص72.

تستثمر في مشاريع إقامة شبكات النقل بالحافلات وتهيئة شبكة الطرق والمحطات وقد شجعها تطور استعمال السيارة التي أصبحت رمزا للتطور، ومنحت الأولوية لتهيئة المدينة لتتلاءم وحركة السيارة.

هذا التوجه أدى على إهمال شبكات النقل بالترامواي وتعويضه بالحافلات، واختفت شبكات النقل بالقطارات الكهربائية في كل مدن أمريكا تقريبا وكندا وفي بعض الدول الأوروبية، فرنسا، سويسرا، الجزر البريطانية وفي اسبانيا أما في ألمانيا فقد تم الاحتفاظ بها وتطويرها في النمسا، بلجيكا، إيطاليا، اليابان وفي كل أوروبا الشرقية.

كان لظهور السيارة وانتشار استعمالها دورا كبيرا في تراجع النقل بالترامواي وزواله نهائيا في الكثير من مدن العالم، فقد كانت الولايات المتحدة أول البلدان التي أوقفت مقطوراتها عن الخدمة وإزالة الخطوط الحديدية في المدن وفي ضواحيها وقد اعتبر هذا النمط من النقل كعنصر دخيل في الطريق يعرقل حركة المرور ففي باريس تمت إزالته في 1937 م في وقت كان قطار الأنفاق يعمل. وبعد نهاية الحرب العالمية الثانية انتشرت عدوى وقف الترامواي عن الخدمة في كل الدول الأوروبية إلى درجة أدى إلى انتشار السيارات والاقتناع أن المدينة لا يمكنها التعامل مع الأعداد الهائلة من السيارات التي تجوبها يوميا إلى أن أصبحت المدن لا تستوعب المرور "المدينة لا يمكنها أن تتكيف مع حركة المرور، ولكن العكس، أي أن المرور هو الذي يتكيف مع المدينة"، هذه النتيجة دفعت إلى التفكير في بناء أنظمة نقل جماعية ليعاد اكتشاف القطر الكهربائي من جديد¹. وبدأت الجزائر تظهر في السنوات الأخيرة بوادر عودة الترامواي من جديد إلى المدن الجزائرية الكبرى بدءا من العاصمة.

المطلب الثالث: مزايا الترامواي

يعتبر القطر الحضري من وسائل النقل الجماعي التي تستخدم الممرات الخاصة في الوسط الحضري، الأمر الذي يجعله نمط نقل جماعي جذاب لما يتميز به عن بقية أنماط النقل الجماعي الأخرى في الوسط الحضري من مزايا تتمثل في:

1- المزايا الاقتصادية

¹ - عبد الحكيم كبيش، "التمدد الحضري والحراك التنقل في النطاق الحضري لمدينة سطيف"، أطروحة مقدمة لنيل درجة دكتوراه العلوم في تهيئة المجال، جامعة منتوري قسنطينة، الجزائر، 2011، ص ص 204-205

تكلفة انجاز خط للقطار الحضري مرتفعة لكنها مناسبة لمدينة كبيرة أو متوسطة الحجم، وعموما تمثل تكلفة كيلومتر واحد من خط قطار حضري ثلث (1/3) تكلفة كيلومتر واحد من قطار الأنفاق، ذلك لأن القطار الحضري يسير على سطح الأرض عكس قطار الأنفاق وبالتالي ليس هناك حاجة للقيام بأعمال حفر تحت سطح الأرض، وعلاوة على ذلك فإن تكاليف تشغيل القطار الحضري في غاية الأهمية خاصة إذا كانت الجهة المستغلة هي من يتولى صيانة السكك الحديدية (Voie) والتركيبات الكهربائية (Installations Electriques)، في حين تتكفل الدولة بصيانة الطريق (Voirie) لأن أنماط النقل الأخرى تستخدم نفس الطريق لذلك فهي تساهم بشكل غير مباشر في تمويل صيانة هذه الطرق.¹

2- مزايا الخدمة العمومية

يتميز القطار الحضري بسرعه وانتظامه ومستوى الراحة الذي يوفره نظرا لاستخدامه لممر خاص به لوحده فلا شيء يعيق سيره، مثله مثل قطار الأنفاق تماما، لكنه يختلف عن هذا الأخير في كونه سهل الوصول بالنسبة لمختلف فئات المجتمع وذلك بسبب محطاته التي تتواجد في الأحياء والشوارع مباشرة على السطح على خلاف محطات قطار الأنفاق التي تقع تحت سطح الأرض والتي تشكل عائقا أمام الأفراد محدودي الحركة. ويعتبر القطار الحضري من وسائل النقل الأكثر سلامة وأمنا لاسيما بالنسبة لركابه، وذلك بسبب أولوية مروره بين جميع وسائل النقل ومعدات الفرملة الخاصة به، فضلا عن السائق والذي هو ليس بمعزل إذ يتصل بشكل دائم بمحطة التحكم المركزية (PCC : Poste De Command Centralisé) من خلال (Radio Téléphonie) ومن خلال نظام دعم العمليات (Système d'aide a l'exploitation) والعون المسؤول عن خط القطار الحضري والذي يتواجد في الساحة بشكل دائم.²

3- المزايا البيئية

يعتبر القطار الحضري من بين أنماط النقل العذبة التي تحافظ على البيئة ذلك لأنه يعمل على الطاقة الكهربائية ولا يتسبب في إطلاق غازات تلوث الهواء، كما أن القطار الحضري نمط نقل فعال وعصري وجذاب (قادر على جذب زبائن جدد) وهذا ما تمت

¹ - شاكر بلخضر، "مشروع القطار الحضري (Tramway) لمدينة باتنة: دراسة استشرافية"، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات شهادة الماجستير في علوم التسيير تخصص اقتصاد تطبيقي وتسيير المنظمات، جامعة الحاج لخضر باتنة، الجزائر، 2011، ص ص 30-31.

² - شاكر بلخضر، مرجع سبق ذكره، ص 31.

ملاحظته في أغلب المدن التي تتوفر على قطار حضري، لذلك يمكن لهذا الأخير أن يجلب زبائن جددا من مستعملي السيارة الخاصة وبذلك يصبح القطار الحضري مساهما في تخفيض انبعاث الغازات الملوثة للهواء والتي تطلقها عوادم السيارات، كما أن استخدام الطاقة الكهربائية يجعل من القطار الحضري نمط نقل هادئ لأن استخدام الطاقة الكهربائية لا يصدر الضجيج كما هو الحال من أنواع الوقود الأخرى.¹

4- المزايا الحضرية

يحد القطار الحضري من حركة مرور السيارات فيساهم بذلك في حل مشاكل المرور لاسيما اختناق حركة السير، كما يساعد على تطوير استخدام وسائل النقل العذبة (السير على الأقدام والدراجة الهوائية) في شوارع وسط المدينة وذلك من خلال تخصيص مشارف خطوط القطار الحضري لهذه الفئة من وسائل النقل.

يحتل القطار الحضري حيزا أقل من حيز الوسط الحضري الذي تحتله السيارة، حيث يمكن لسته أمتار عرضا أن تحوي سكتي قطار حضري فتوفر بذلك قدرة نقل تعادل قدرة طريق سيار (Autoroute) ذو رواقين أو ثلاثة أروقة الأمر الذي يتطلب على الأقل 35 مترا عرضا، فضلا على ذلك فإنه يعزز صورة المدينة ويجعلها أكثر جاذبية.²

المطلب الرابع: آلية عمل الترامواي (Tramway)

1- تشغيل القطار الحضري

رغم أن القطار الحضري يسير على سطح الأرض كالحافلة إلا أن تشغيل شبكته يشبه إلى حد ما تشغيل شبكة قطار الأنفاق، يلعب السائق (Conducteur) دورا أساسيا في التحكم في سير القطار الحضري، فقيادة هذا الأخير ليس من الضروري امتلاك رخصة السياقة من صنف النقل الجماعي، فبعد فترة من التدريب النظري والعملي وتحديد المستوى المطلوب من السائق وبشكل دقيق، يجتاز المترشحون اختبارا دقيقا من أجل الحصول على التأهيل اللازم لقيادة القطار الحضري.

¹ - المرجع نفسه، ص 31.

² - شاكر بلخضر، مرجع سبق ذكره، ص 32.

بعد نجاح المترشح في اجتياز الاختبار وتحديد مهمة السائق، يلتحق هذا الأخير بعمله في الوقت المحدد، ويقوم بتشغيل القطار مستخدماً مفتاحاً خاصاً يلعب دور مبدل (Commutateur) له أربعة مواضع هي: الموضع الصفري، موضع الاستعداد (Préparation)، موضع العمل (Manœuvre)، موضع السير (Marche). خلال مرحلة الاستعداد يتم تزويد كل الدوائر الإلكترونية بالطاقة بشكل تدريجي وأثناءها يتم اختبار كل الدوائر بحيث تظهر العيوب على شاشة التشخيص، بعد ذلك يقوم السائق بالتحقق من أداة الأجهزة الأساسية وتفحص عمل أزرار التحكم في قمرة القيادة (Cabine de conduite) وتفحص عمل الراديو، ثم ينتظر تحول الإشارة الضوئية إلى اللون الأخضر لكي يتمكن من مغادرة المحطة بالقطار.¹

1-1- محطة المراقبة المركزية

بمغادرة القطار للمحطة يصبح السائق متصلاً بعدة أنظمة، حيث يتصل بمحطة المراقبة المركزية (PCC) من خلال الهاتف اللاسلكي ونظام دعم العمليات (SAE) من جهة، وبالمسئول عن الخط والذي يتوجب عليه التواجد بشكل دائم من جهة أخرى.

ترتبط سلامة المسافرين بتفعيل نظام اليقظة الآلية (Veille Automatique)، هذا النظام يجبر السائق على ضغط زر اليقظة كل 8 أو 10 ثوان في المتوسط، وهذا ما يسمى بنظام اليقظة الآلية. إذا كان السائق يعاني من مشقة أو تعب ولم يقم بضغط زر اليقظة تتحرر حلقة الأمان (Boucle de Sécurité) أوتوماتيكياً فيتوقف القطار بسرعة. في حال حدوث عطل فني يمكن للسائق بعد حصوله على إذن من محطة المراقبة المركزية (PCC) تعطيل حلقة الأمان، لكن لا يمكنه إعادة تشغيل القطار إلا بوجود مساعد له وذلك بعد أن يكون جميع المسافرين قد غادروا القطار.

للمحطة المركزية للمراقبة دور مهم في تشغيل شبكة القطار الحضري، حيث يمكن لهذه المحطة وفي أي وقت الاتصال بالسائق عبر الهاتف الكلاسيكي والعكس كذلك، حيث يتوجب على السائق الاتصال بمحطة المراقبة لإشعارها بوقوع حادث ما، فيقوم المنظم (Régulateur) بتحديد التوجيهات الضرورية: تبديل القاطرة، تأخير عملية الوقوف إلى غاية وصول فريق التدخل، إسعاف القطار نحو المستودع،.... الخ، حيث تدعم ذلك كاميرات يتم

¹ - شاكراً بلخضر، مرجع سبق ذكره، ص 34.

تنصيبها في نقاط إستراتيجية على طول خطوط القطار الحضري، مهمتها إرسال الصور إلى المنظم استكمالاً للمعلومات اللازمة.¹

2-1- نظام دعم العمليات

يتكفل نظام دعم العمليات (SAE : système d'aide à l'exploitation) بتحويل البيانات من خلال شبكة هاتفية بين محطة المراقبة المركزية من جهة، وبين القطار الحضري والحافلات من جهة أخرى، حيث يقوم كل قطار حضري بإرسال نقطة تواجده خلال كل لحظة، حينها يقوم حاسوب (Calculateur) بتحديد الانحراف عن كل ساعة نظرية ثم ترسل المعلومات إلى قمرة القيادة عبر شاشة صغيرة وبشكل واضح ودائم بيانات الانحراف، أهم الأدوار والمهام التي يقوم بها نظام دعم العمليات ما يلي:

- بالنسبة للمنظم (Régulateur)، يسمح بتحديد موقع كل قاطرة (Rame) على طول الخط ومعرفة درجة مشغوليتها بتدخل المنظم واتخاذ عدد من القرارات.
- بالنسبة للسائق، يسمح نظام دعم العمليات بتحديد موقع السائق مقارنة بالجدول الزمني المسطر له، وإرسال معلومات له بما في ذلك وقت المغادرة من محطة التوقف.
- أما بالنسبة للمسافرين، يقوم نظام دعم المعلومات بإعلامهم بمحطات التوقف التالية وذلك من خلال رسائل صوتية ونصية.²

3-1- الإدارة التقنية المركزية

علاوة على ذلك تقوم الإدارة التقنية المركزية (GTC :Gestion technique centralisée) والتي هي عبارة عن شبكة اتصال عبر الألياف البصرية بالرصد والتحكم عن بعد في جميع معدلات نظام القطار الحضري على طول كامل خطوطه انطلاقاً من محطة المراقبة المركزية (PCC). تسمح (GTC) بما يلي:

- التحكم في الإشارات الضوئية (Signalisation).
- رصد حالة موزعات التذاكر عبر كل محطة.
- رصد الأعمال التخريبية وعمليات السطو.

¹ - شاكراً بلخضر، المرجع نفسه، ص 34-35.

² - المرجع نفسه، ص 35.

- رصد الحرائق عبر مختلف الغرف التقنية.
 - التحكم في المعدات الكهروميكانيكية.
 - التحكم في درجة حرارة آلات التسخين (Aiguillage) في فصل الشتاء.¹
- 4-1- إعلام المسافرين:**

أما بشأن المسافرين فيتم إعلامهم على مستوى محطات التوقف (Quais de stations) من خلال شاشات تعرض أوقات وصول القاطرات التالية. في حال وقوع اضطراب (Perturbation) يتم إعلام المسافرين من خلال تنبيهات صوتية (Alertes sonores) تتضمن طبيعة الحادث الذي أدى إلى وقوع الاضطراب، كما يتم تقدير الوقت اللازم لاستئناف حركة المرور من جديد وهنا يمكن اتخاذ تدابير مؤقتة كوضع حافلات بديلة في الخدمة على سبيل المثال لنقل المسافرين المتأخرين. أما على مستوى القاطرات فيتم إعلام المسافرين المتواجدين بها بالمحطة التالية وذلك من خلال ألواح تعرض إعلانات مكتوبة مصحوبة بإعلانات صوتية. كما يتم إعلامهم في حال وقوع اضطراب بطبيعة الحادث، حيث تتكفل محطة المراقبة المركزية أو السائق بذلك.²

5-1- الإشارات الضوئية

من أجل ضمان وتوفير الأمن والسلامة المرورية اللازمين لآبد من تجهيز خطوط القطار الحضري بإشارات مرور. هناك العديد من أنواع إشارات المرور التي يمكن إيجادها عبر خطوط القطار الحضري:

- إشارات مرور على طول السكك الحديدية (Signalisation ferroviaire) وهي تلك الإشارات الضوئية التي تستخدم عادة في المناطق التي يتواجد بها العمال أو في الأنفاق على سبيل المثال تتألف هذه الإشارات من ثلاثة أضواء بحيث يشير الضوء

¹ - شاكر بلخضر، مرجع سبق ذكره ، ص 35.

² - المرجع نفسه ، ص 36.

الأحمر إلى عدم إمكانية المرور ما عدى في حالة الحصول على إذن بالمرور من محطة المراقبة المركزية، هذا إضافة إلى اللونين الأخضر والأصفر.

- إشارات ضوئية أخرى تكون على شكل لوحات صغيرة معلقة تعلم السائق بمدى السرعة القصوى المسموح بها مثلا.¹

2- عمليات الصيانة

تتم عملية صيانة عربات القطار الحضري داخل مستودع خاص (Déport) يضم عادة منطقتين مختلفتين: منطقة الركن (le remisage) وورشة التصليح (L'atelier).²

2-1- منطقة الركن

تضم هذه المنطقة شبكة من المسارات تتوقف بها قاطرات في حالة جيدة وجاهزة للوضع في الخدمة، ليس من الضروري أن تكون هذه المنطقة مغلقة، وذلك من أجل التمكن من تحضير القاطرات للعمل وتسخينها. عادة تكون منطقة الركن قريبة جدا من محطة الخدمات (Station service) أين يوجد عموما:

- آلة غسيل متحركة مهمتها تنظيف العربات من الخارج.
- مكنسة كهربائية وذلك من أجل تنظيف العربات من الداخل.³

2-2- ورشة التصليح:

يتم تجهيز ورشة التصليح بمسارات خاصة يتم ترتيبها من أجل التمكن من القيام بعمليات الصيانة سواء تلك الوقائية (Préventive) أو تلك العلاجية (Curative).

بالنسبة للصيانة الوقائية، يوصى بها من قبل الشركة المصنعة للأسطول المتحرك وكذلك من قبل مقاوليها من الباطن، تتحدد الصيانة الوقائية بعدد الكيلومترات المقطوعة حيث كل:

1 - شاكر بلخضر، مرجع سبق ذكره، ص ص 36-37.

2 - المرجع نفسه، ص 37.

3 - المرجع نفسه، ص 37.

- 5000 كم: يتم خلالها إجراء فحص عام للقاطرات والفرامل والأجهزة الكهروميكانيكية الأساسية،...الخ.
- 15000 كم: يتم خلالها تنظيف مصافي الهواء، واختبار ميكانيزمات الأبواب وتشحيمها، واختبار أنظمة التبريد ومحركات الجر كذلك...الخ.
- 30000 كم: عندها يتم مراجعة عمل عناصر قمرة القيادة، وفحص الفرامل الهيدروليكية وأقراص الفرملة الميكانيكية.
- 60000 كم: يتم أثناءها فحص مقاعد الجلوس، زجاج النوافذ، أنظمة التكييف والتدفئة.
- 120000 كم: عندها يصبح من الضروري تفحص غطاء الأرضية (Revêtement de plancher)، وجميع اللواحق التي لم يتم تفحصها في عمليات الصيانة السابقة كمعدات الحماية والبطاريات...الخ.

أما بالنسبة للصيانة العلاجية فهي عمليات الصيانة التي يجب القيام بها أثناء حدوث عطل أو خلل ما في نظام القطار الحضري، والجدير بالذكر هنا هو أن عمليات الصيانة لا تشمل فقط الأسطول المتحرك، بل يمكنها أن تشمل كذلك البنى التحتية (المسارات، الإشارات الضوئية،...الخ).¹

المطلب الخامس: أمثلة عن الترامواي في الجزائر:

عرفت الجزائر ثورة في مشروع الترامواي باعتباره نمط نقل إيكولوجي وعصري يضمن الدقة، الأمن والرفاهية لمستعمليه ويساعد على تطوير منظومة النقل الجماعي الحضري فيها، ففي سنة 2019 تم تسجيل 07 مشاريع ترامواي في مختلف الولايات، أين تم سنة 2013 انطلاق الأشغال لثلاثة مشاريع ترامواي في كل من ولاية مستغانم، سيدي بلعباس غرب الوطن وولاية ورقلة في الجنوب، ثم مشروع آخر في مدينة سطيف وهي المشاريع التي تضاف إلى ثلاث (03) شبكات كانت في مرحلة الاستقلال وهي ترامواي الجزائر، ترامواي وهران، ترامواي قسنطينة، إضافة إلى مشاريع أخرى قيد الدراسة، بالموازاة مع تطور الشبكات الموجودة في الترامواي في كل من ولاية تلمسان، عنابة و باتنة.

إذ يمكننا ترتيبها على النحو التالي :

1- ترامواي الجزائر العاصمة

1 - شاكر بلخضر، المرجع نفسه، ص ص 37-38.

يمتد الخط الشرقي لترامواي الجزائر من المحطة المتعددة الخدمات " المعدومين (رويسو)" وصولاً إلى " حي درقانة " على امتداد 23 كم، ليخدم المناطق الكبرى لشرق العاصمة، حيث اجتاز ترامواي الجزائر أكثر من 3.6 مليون كم ناقلاً أكثر من 20 مليون مسافر خلال السنتين الأوليتين من استغلاله، ومع دخول الشطر الثاني والثالث حيز الخدمة، وصل طول خط ترامواي الجزائر إلى 23.2 كم و36 محطة، حيث يخدم أحياء كثيفة السكان ومواقع اجتماعية – اقتصادية بشرق العاصمة.

2- ترامواي وهران

يربط هذا الخط كل من السانيا وسيدي معروف على مسافة تقدر ب 18.7 كم مرورا ب 32 محطة و4 أقطاب للتبادل، فبدخوله حيز الخدمة في 01 ماي 2013 ساهم ترامواي وهران في تسهيل تنقلات السكان الذين وجدوا فيه الرفاهية والأمان والرخاء باستعمال 30 قاطرة مكيفة تمتاز بما يلي :

1- قاطرتين قيادية في كلتا الطرفين.

2- طول القاطرة 33.2م.

3- عرض القاطرة 2.065م.

4- السرعة التجارية 17 كم/سا.

سعة القاطرة 310 مسافر، منها 48 مقعد¹.

3- ترامواي قسنطينة

دخل شطره الأول حيز الخدمة في 04 جويلية 2013، حيث يربط هذا الشطر الشمال إلى الجنوب وسط المدينة انطلاقاً من محطة بن عبد المالك رمضان إلى غاية محطة زواغي سليمان على مسافة 8.1 كم مرورا ب 10 محطات وقطبين للتبادل، إذ سمح بتسهيل تنقل السكان وضمان صورة حيوية وعصرية للمدينة حيث يساهم في التنمية الاقتصادية للضواحي القسنطينية.

¹ - بن سالم رمزي، مرجع سبق ذكره، ص ص 38-39.

أما في شطره الثاني والذي يربط زواغي سليمان بالمدينة الجديدة علي منجلي علي مسافة 9.1 كم مرورا ب 10 محطات أهمها محطتين بجانب القطب الجامعي قسنطينة 03 إضافة إلى مختلف المحطات الأخرى في المدينة الجديدة علي منجلي والتي تشهد تركيز سكاني كبير، حيث سخرت له 24 قاطرة طولها 45 متر وعرضها 2.65 متر بطاقة استيعابية تبلغ 6000 مسافر في الساعة/وفي الاتجاه الواحد، أين تسير بسرعة تجارية تقدر ب 24 كم/سا.

حيث تعرض مسار ترامواي قسنطينة الذي كان مبرمج إنجازاه إلى عائق بشري تمثل في سجن الكودية التاريخي والذي أثر على امتداد الخط إلى غاية مركز المدينة

4- ترامواي سيدي بلعباس

ترامواي سيدي بلعباس هوا رابع ترامواي تم إنجازاه ووضعاه حيز الخدمة من طرف مؤسسة ميترو الجزائر وثاني خط ترامواي في غرب الجزائر بعد ترامواي وهران، إذيمتد على مسافة 14.26 كم ويمر ب 22 محطة بمتوسط 700م بين كل محطة، حيث بدأ تشغيله التجاري بتاريخ 25 جويلية 2017، من طرف الوزير السابق للأشغال العمومية والنقل السيد عبد الغني زعلان.

يتكون ترامواي سيدي بلعباس من 34 قاطرة بسعة 330 مسافر لنقل ما يقارب 60000 مسافر في اليوم، أين يخدم عدة مناطق حضرية لصاحية سيدي بلعباس وكذا الهياكل الاجتماعية والاقتصادية خاصة القطب الجامعي، المحطات البرية، جامعة الحقوق والعلوم السياسية ومستشفى سيدي بلعباس¹.

5- ترامواي ورقلة

ترامواي ورقلة موضوع بحثنا، هو خامس ترامواي في الجزائر، يمتد على مسافة 9.6 كم مرورا ب 16 محطة، بينما كان مبرمج على طول 13 كم (204 كم منها محيطة بقصر ورقلة العتيق) و23 محطة، ويربط التوسعة المتمثلة في حي النصر (الخفجي) بالمدينة الأم ورقلة بسرعة تجارية تقدر ب 20.6 كلم / الساعة وتردد القاطرات كل 4 دقائق في أوقات الذروة، مما يسمح بنقل 3450 راكبا/ساعة في كل اتجاه، كما يتوقع أن يبلغ متوسط العدد السنوي للمسافرين على الخط إلى 34 مليون مسافر.

6- ترامواي سطيف

1- بن سالم رمزي، مرجع سبق ذكره، ص ص 39-40.

ترامواي سطيف هو سادس ترامواي تم إنجازه ووضع حيز الخدمة من طرف مترو الجزائر، وهي ثاني ولاية في شرق الجزائر تستقبل الترامواي بعد ولاية قسنطينة، حيث وضع حيز الخدمة يوم 08 ماي 2018، ويربط شرق المدينة بغيرها على مسار 15.2 كم مرورا ب 26 محطة لخدمة وربط عدة مرافق اجتماعية - اقتصادية، إذ يتم استغلال ترامواي سطيف ب 26 قاطرة بطاقة استيعاب 414 مسافر القاطرة الواحدة وبسرعة تجارية تقدر 20.3 كم/سا.

7- ترامواي مستغانم

يعتبر الترامواي السابع الذي أنجز في الجزائر وثالث ترامواي في الغرب الجزائري، والذي يتضمن خطين يمتدان من الشمال إلى خروبة قبالة الجامعة إلى الجنوب باتجاه حي صلامندر، حيث نهاية الخط بطول خط 14.2 كم مرورا ب 24 محطة، وبالتالي تغطية المسار الأكثر كثافة حسبما توصلت له الدراسة التي أطلقتها مؤسسة مترو الجزائر، حيث انطلقت أشغال إنجازها بتاريخ 17 سبتمبر 2013، أما أشغال التهيئة الحضرية والواجهات فقد تمت بشكل موازي مع أشغال إنجاز الخط الأول للترامواي، وهو ما ساهم في إعطاء وجه جديد لمدينة مستغانم.¹

خلاصة الفصل الأول:

تطرقنا في الفصل الأول من الجانب النظري إلى أهم المفاهيم والقضايا ذات الصلة بموضوع النقل الجماعي الحضري كمفهومه ووسائل وأشكال خدمة النقل الجماعي الحضري وأهدافه ومؤشراته... الخ، علاوة على ذلك تم التطرق إلى وسيلة النقل الترامواي، مفهومه ونشأة وأهمية الترامواي مع إبراز آلية عمله وأمثلة عن الترامواي في الجزائر. حيث يعتبر النقل الجماعي بالترامواي في سياق تحليل البنى الاجتماعية الحضرية من أفضل الحلول لمواجهة المشاكل والتحديات التي تواجه النقل في الوسط الحضري، نظرا لما يحمله من إيجابيات ومزايا بيئية واجتماعية وحضرية والمساهمة في رفع معايير الأمان والسلامة المرورية. حيث يعتبر الترامواي من أحد الخيارات المتقدمة في منظومة النقل الجماعي التي تستفيد من مساراتها المحددة ذات الممرات الخاصة حيث يسمح بالتخفيف من الازدحام واختناقات الطرق بالوسط الحضري، عبر دقة التزامه بالمواعيد (انتظام الخدمة) وقدرته الاستيعابية، وسرعته الفعالة، بالإضافة إلى تجلي مظاهر رعايته

¹ - بن سالم رمزي، مرجع سبق ذكره، ص ص 40-41.

للبعد الاجتماعي في تقديمه مستويات عالية من الأمان والراحة والرفاهية لمستخدميه،
ومساهمته في الحفاظ على البيئة.



الفصل الثاني:

التنمية الحضرية بالمدينة الجزائرية

تمهيد:

بعد وضع إطار نظري وخلفية للنقل الجماعي الحضري خلال الفصل الأول، يأتي الفصل الثاني من هاته الدراسة ليتناول موضوع التنمية الحضرية على مستوى المدن الجزائرية، وبهذا سنتطرق في هذا الفصل إلى مفهوم التنمية الحضرية وأهدافها، ومتطلبات وعناصر التنمية الحضرية، والتعرف على أهم مؤشرات وعواملها ضمن المبحث الأول، أما المبحث الثاني فسيغوص في مشكلات والتحديات التي تعترض مسيرة التنمية الحضرية بالمدن الجزائرية، بتسليط الضوء على أسباب بروز هذه الإشكاليات وأثرها على الحياة الحضرية، تطور ملامح الحياة الحضرية في الجزائر، وأخيرا التطرق إلى أدوات التنمية الحضرية بالجزائر.

المبحث الأول: الإطار المفاهيمي للتنمية الحضرية

المطلب الأول: مفهوم التنمية الحضرية:

تعد التنمية الحضرية على أنها التغيرات الموجهة التي تعتري المدينة، تشمل هذه التغييرات المساكن وبناء العمارات الشاهقة، إنشاء الشوارع والأحياء، غرس الأشجار.¹

تشير التنمية الحضرية كذلك إلى زيادة كثافة السكان بما يتعدى 2000 في الكيلومتر المربع، وكبر حجم المدينة بما يزيد عن 10.000 نسمة، واشتغال الأفراد في الإنتاج، وتوزيع التكنولوجيا وسيادة المهن التجارية والصناعية والخدمات، ووجود درجة عالية من تقسيم العمل والتعدد الاجتماعي وتنظيم التفاعل الاجتماعي وترتبط التنمية بنمو الدولة، ونمو وتنسيق الضبط الاجتماعي الذي لا يقوم على أسس قرابية. وفي ضوء هذا فالتنمية الحضرية هي عملية تعقد الاتجاهات الاجتماعية والايكولوجية والثقافية التي تؤدي إلى تنمية المدن.²

تعرف " منال طلعت محمود " التنمية الحضرية على أنها: " تمثل عملا جماعيا تعاونيا ديمقراطيا، يشجع مشاركة المواطنين، وينظمها ويوجهها نحو تحقيق وإحداث التغيير

1 - حسين عبد الحميد احمد رشوان، "دور المتغيرات الاجتماعية في التنمية الحضرية(دراسة في علم الاجتماع الحضري)"، مؤسسة شباب الجامعة، 2004، ص 17.

2 - حسين عبد الحميد احمد رشوان، المرجع نفسه، ص 17.

الاجتماعي المطلوب، بقصد نقل المجتمع الحضري من وضع اجتماعي معين غلى وضع أفضل منه، ورفع وتنسيق مستوى معيشة الناس اقتصاديا واجتماعيا "1.

تعرف التنمية الحضرية بأنها " مجموعة العمليات الدينامية " المتكاملة التي تحدث في المجتمع الحضري من خلال الجهود الأهلية والحكومية المشتركة بأساليب ديمقراطية ووفق سياسة اجتماعية محددة وخطة واقعية مرسومة، تتجسد مظاهرها في سلسلة من التغيرات البنائية والوظيفية التي تصيب كافة مكونات البناء الاجتماعي للمجتمع الحضري، وفي تزويد الحضريين بقدر من المشروعات الاقتصادية والتكنولوجية والخدمات الاجتماعية كالتعليم والصحة والاتصال والمواصلات والكهرباء والرعاية الاجتماعية، وتعتمد هذه العمليات على موارد المجتمع المادية، والطبيعية البشرية المتاحة والميسرة للوصول إلى أقصى استغلال ممكن في أقصر وقت مستطاع، وذلك بقصد الارتقاء بالمستوى الاقتصادي والاجتماعي والثقافي لكل الحضريين، وإدماج المجتمع الحضري المتخلف في الحياة القومية وتمكنه من المساهمة بأقصى قدر مستطاع في التنمية الحضرية الشاملة².

المطلب الثاني: أهداف التنمية الحضرية:

التنمية الحضرية هي تلك العملية التي تهتم بمختلف جوانب الحياة الحضرية فتحدث فيها تغيرات كيفية وكمية عميقة وشاملة، تهدف بالأساس إلى تهيئة المجال الحضري وتدبير موارده البشرية والاقتصادية بشكل عقلاني ومخطط له، كما تهدف إلى تنمية قدرات وإمكانيات وخيارات الإنسان الحضري حتى يتفاعل بشكل إيجابي مع محيطه الحضري ويندمج فيه سوسيو اقتصاديا وثقافيا ويساهم بالتالي في تحقيق أهداف التنمية الحضرية.

إذن فالتنمية الحضرية تهدف بشكل عام إلى بناء مجتمع حضري نامي مواكب للتطورات، يفي بمتطلبات أفرادها، عن طريق ضبط نموهم وكثافتهم وتوزيعهم، ورفع كفاءة الخدمات الاجتماعية والاقتصادية وتنظيم المجال الحضري وتطويره وحماية البيئة وترشيد استغلالها، وكذا تدعيم العلاقات بين الأفراد والجماعات فيه، من خلال:

1- أهداف ديموغرافية:

1 - منال طلعت محمود، "التنمية والمجتمع"، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2001، ص71.

2 - محمد عبد الفتاح، "تنمية المجتمعات المحلية من منظور الخدمة الاجتماعية"، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2008، ص ص 248-249.

- تشمل الحد الأعلى والأمثل لعدد السكان في المراكز الحضرية والكثافة السكانية للمدن ومعدلات الزيادة والتركيب الثقافي والاجتماعي والديني للمجتمع الحضري.
- تحديد الطاقة الاستيعابية المتوقعة والممكنة لكل مدينة وفق محدداتها وإمكانيتها الطبيعية والاجتماعية والاقتصادية، بما يضمن توفير أحسن مستوى من الخدمات وبأعلى كفاءة نوعية وكمية.
- الحد من نمو سكان الحضر غير المخطط، وتكثيف الجهود للوصول إلى التوزيع السكاني المتوازن مع متطلبات واحتياجات التنمية ودمج النمو الحضري في سياق التنمية المنصفة والمستدامة إيكولوجيا وتحقيق اللامركزية في النظم الإدارية والمراكز والحد من انتشار السكن العشوائي.
- الاهتمام بالحراك السكاني وإعادة توزيع السكان في إطار التنمية الإقليمية المتوازنة بما فيها تنظيم تيارات الهجرة الداخلية وذلك بالحد من الهجرة من الريف إلى المدن الكبرى، ومراكز المحافظات وتشجيع الهجرة المعاكسة.

2- أهداف اجتماعية:

- تعبئة الدعم اللازم لقضايا السكان وتحسين جودة الحياة الكمية والنوعية.
- توفير الرعاية الصحية لكافة فئات المجتمع ورفع فعالية التدابير الوقائية.
- رفع المستوى التعليمي للجنسين وخفض نسبة الأمية.
- زيادة فعالية الإعلام والتربية والاتصال السكاني لتوسيع الخيارات والخدمات والمعلومات لأفراد المجتمع وتكثيف وتنسيق كافة الجهود في هذا المجال لتدريبهم.

3- أهداف اقتصادية:

- اتخاذ سياسة اللاتمركز واللامركزية بالنسبة لتوزيع المشاريع الاقتصادية والهيكل القاعدية الضرورية لضمان توزيع أفضل للخدمات الصحية، التعليمية، الإدارية.
- تحقيق أعلى معدلات النمو الاقتصادي بما يكفل تحسين مستويات المعيشة وتنمية الموارد البشرية وتوسيع وتحسين فرص العمالة وتقليص البطالة وتنظيم حركة توزيع القوى العاملة بين مختلف الأنشطة.
- رفع مساهمة المرأة في النشاط الاقتصادي وتحقيق العدالة في توزيع الدخل والثروة والحد من انتشار الفقر الحضري.¹

4- أهداف تنظيمية:

1- عايش حسبية، "التخطيط الحضري ودوره في تحقيق أهداف التنمية الحضرية"، مجلة الباحث في العلوم الإنسانية والاجتماعية، المجلد 12، ع03، جامعة باتنة 1، الجزائر، 2020، ص ص 247-248.

- بناء هيكل حضرية متزنة عبر مختلف جهات الإقليم الحضري مع عدم التركيز على العاصمة أو المدن المتر وبولية (المدن الجهوية الكبرى)، بل العمل على أن يكون توزيع السكان في البلاد متدرجا تدرجا هرميا مقبولا للمراكز الحضرية والريفية.
- توزيع فرص العمل والاستثمارات على المدن الصغرى والمتوسطة، من أجل إيجاد نوع من التوازن بين أحجام التجمعات الحضرية من جهة، ولتوجيه النمو العمراني نحو مراكز حضرية ثانوية بدلا من التركيز على المدن الكبرى من جهة أخرى.
- تنمية وتطوير محاور عمرانية مشعة من المدينة الأم باتجاه خارج المدينة بمحاذاة خطوط شبكة طرق محورية تسهل عملية النقل خلال رحلة العمل اليومية.
- تنمية إقليم المدينة بواسطة تهيئة الضواحي المجاورة للمدينة وذلك بتطوير الكويكبات الحضرية المجاورة وإنشاء مدن جديدة صغيرة الحجم وتدعيمها بأحياء سكنية ومؤسسات لتوفير الشغل واستقطاب سكان المدينة الأم.
- تشديد الرقابة الإدارية على النسيج العمراني وإيقاف بشكل نهائي جميع أشكال التوسع العمراني غير المنظم من خلال تهيئة عمرانية تعتمد على المخططات التوجيهية التي تحدد مناطق توسع المباني السكنية وتمركز الهياكل الخدماتية والتجهيزات الصناعية وغيرها، كما تحدد مناطق التدخل في الأنسجة الحضرية والمناطق الواجب حمايتها والحفاظ عليها (المناطق الأثرية والمصنفة) بالإضافة إلى وضع قوانين صارمة تمنع جميع أشكال البناء الفوضوي والتوسع غير القانوني على حساب الأراضي العمومية.
- إعادة تخطيط شبكة النقل من خلال إعادة تعبيد الطرقات وتوسيع الشوارع ومواقف السيارات وتعداد المرور لقياس حجم الحركة في شوارع المدينة وصيانة إشارات المرور وإعادة توزيعها بهدف تخفيف الضغط على المناطق التي يكثر فيها الاكتظاظ، وهذا للتخفيف من حوادث المرور.

5- الأهداف البيئية:

- حماية البيئة ودرء الآثار السلبية المتبادلة بين السكان والبيئة.
- الحد من أنماط الإنتاج والاستغلال غير القابل للإدامة وتشجيع الطاقات البديلة.¹

المطلب الثالث: متطلبات التنمية الحضرية

عرفت هيئة النخبة الدولية للولايات المتحدة التنمية الحضرية بأنها: "عملية للعمل الاجتماعي تساعد الناس في المجتمع على تنظيم أنفسهم للتخطيط والتنفيذ، حيث يقومون

¹ - عايش حسبيبة، مرجع سبق ذكره، ص 248

بتحديد احتياجاتهم الجماعية والفردية والتعرف على مشاكلهم، كما يقومون برسم الخطط الكفيلة بسد تلك الاحتياجات، وعلاج تلك المشكلات وتنفيذ تلك الخطط، معتمدين في ذلك على الموارد الذاتية للمجتمع إلى أقصى حد ممكن، واستكمال هذه الموارد إذ لزم الأمر عن طريق الخدمات والمساعدات المادية والفنية التي تقدمها الهيئات الحكومية والأهلية "

يمكن تحديد متطلبات التنمية الحضرية من خلال هذا التعريف الأخير التي من خلالها يمكن تحقيق الأهداف السالفة الذكر، وتفعيل سبل نجاحها:

1- ضبط الاحتياجات وتحديد الأولويات بدقة: بمعنى التحديد الأمثل والواقعي والدقيق لاحتياجات المجتمع الحضري المختلفة والمتغيرة لجميع الفئات الاجتماعية وترتيبها حسب سلم الأولويات بناء على دراسة مفصلة لواقع المجتمع ومتطلباته.

2- الاعتماد على الموارد والإمكانات المادية والبشرية المتاحة: ولا يتأتى هذا إلا من خلال الرصد الدقيق لهذه الموارد والإمكانات ومن ثم تفعيلها وتوظيفها بصورة تتماشى وخصوصية المجتمع المحلي ومتطلباته مع ترشيد استغلالها ما يساهم في خفض تكاليف المشاريع التنموية.

3- الاعتماد على مبادئ وآليات تخطيطية واقعية: ذلك أن التنمية الحضرية " هي جهود مخططة ومنظمة تستهدف زيادة معدل رفاهية إنسان المدينة عن طريق مساعدته على إشباع المزيد من حاجاته، وحل المزيد من مشكلاته بواسطة الاستخدام الأمثل وتنمية موارده وإمكاناته البشرية والمادية والتنظيمية"

4- الاعتماد على إدارة محلية فعالة مع إشراك المواطنين في جهود التنمية: " إن التنمية الحضرية تمثل عملا جماعيا تعاونيا ديمقراطيا يشجع مشاركة المواطنين وتثير هذه المشاركة وتنظمها وتوجهها نحو تحقيق وإحداث التغيير الاجتماعي المطلوب بقصد نقل المجتمع الحضري من وضع اجتماعي معين إلى وضع أفضل منه ورفع وتنسيق مستوى معيشة الناس اقتصاديا واجتماعيا "

5- التكامل والشمول: التنمية الحضرية عملية ديناميكية متعددة الأبعاد تهتم بتنمية القطاع الحضري في إطار الوفاء بالاحتياجات التي تتطلبها الأجيال الحالية دون إحداث نقص في الموارد المتاحة للأجيال القادمة، وبالتالي فهي عملية مستمرة وتوسعى إلى تحقيق التوازن بين الأبعاد الفيزيائية والاجتماعية والاقتصادية والبيئية بشكل شمولي متكامل.¹

¹ - عايش حسيبة، مرجع سبق ذكره، ص ص 248-249.

المطلب الرابع: مؤشرات وعوامل التنمية الحضرية

1- مؤشرات التنمية الحضرية:

تضم مؤشرات التنمية الحضرية خمسة حزم، وهي حزمة التنمية الاقتصادية والاجتماعية، وحزمة شبكات البنية التحتية، وحزمة النقل، وحزمة إدارة البيئة.

- حزمة التنمية الاجتماعية الاقتصادية:

تتناول هذه المجموعة مؤشرات الفقر وإنتاجية المدن والعمالة والصحة والتعليم والاستثمار والتماسك الاجتماعي وتضم المؤشرات الآتية:

- نسبة الأسر الفقيرة.
- العمالة غير الرسمية.
- معدل عدد الأسرة في المستشفيات.
- معدل الوفيات بين الأطفال (الرضع، ودون سن الخامسة).
- العمر المتوقع عند الميلاد.
- معدل الأمية للكبار.
- معدل القيم بالتعليم قبل الجامعي (ابتدائي، متوسط، ثانوي).
- معدل الجريمة.
- حزمة البنية التحتية:

يعالج خدمات شبكات البنية التحتية بما في ذلك المياه والصرف الصحي والكهرباء والهاتف ويضم المؤشرات الآتية:

- مستوى توصيلات المنازل (مياه، صرف، هاتف، كهرباء).
- إتاحة الحصول على المياه النقية.
- متوسط استهلاك الفرد من المياه النقية.
- السعر الوسيط للمياه.
- الإنفاق على البنية التحتية.
- حزمة النقل والطرق:

تتناول تلك المجموعة شؤون النقل والطرق ويضم المؤشرات الآتية:

- وسيلة الانتقال للعمل.

- متوسط زمن الرحلة إلى العمل بالدقيقة.
- متوسط الإنفاق السنوي على إنشاء الطرق وصيانتها للفرد.
- معدل ملكية السيارات.
- حزمة الإدارة البيئية:

يتناول قضايا المحافظة على البيئة وقياس نوعية الهواء والمياه والنفايات الصلبة والموارد والكوارث ويضم المؤشرات الآتية:

- نسبة مياه الصرف الصحي المعالجة.
- متوسط إنتاج الفرد من النفايات الصلبة.
- أساليب التخلص من النفايات الصلبة.¹

2- عوامل التنمية الحضرية:

للتنمية الحضرية متغيرات عدة من ضمنها أربعة عناصر رئيسية: هي الإنسان والجماعات، البيئة الطبيعية، البيئة التي صنعها الإنسان، بالإضافة إلى ذلك تعود التنمية الحضرية ونمو المدن إلى تقدم الاختراعات والكفاءة المتزايدة في تكنولوجيا النقل، والمواصلات، والمعرفة الكاملة بوسائل الإمداد التي تحتاج إليها التنمية الحضرية حيث تعتمد المدن اعتمادا كبيرا على التجارة والوظائف المختلفة كما أن تسارع النمو السكاني يعد من العوامل الهامة في التنمية الحضرية.²

المبحث الثاني: تطور ملامح الحياة الحضرية في المدن الجزائرية

المطلب الأول: خصائص الحياة الحضرية في الجزائر

1- خصائص الحياة الحضرية:

تتركز الحياة في عصرنا الراهن في المدن، وبينما يتزايد عدد السكان فيها يقل تدريجيا في الريف، كما يلاحظ أن حياة الريف بدأت تتأثر بحضارة المدينة وتنقل عنها بعض خصائصها حتى أصبح يخشى زوال الظاهرة الريفية بتعاقب الزمن.

1 - نور، حميدة وسليمان، المهنا ، "آلية عمل المرصد في المدن"، مجلة جامعة دمشق للعلوم الهندسية، المجلد 29، العدد2، جامعة دمشق، 2013، ص ص539-540.

2 - بطيب ناريمان، "حوكمة التنمية الحضرية لتحسين أداء الإدارة المحلية بالجزائر" أبعاد مشاركة المواطن"، المجلة الجزائرية للعلوم الإنسانية والاجتماعية، كلية العلوم السياسية، جامعة صالح بوبنيدر-قسنطينة 03، 2017، ص ص45-55

يرجع ذلك إلى عاملين هامين هما:

- اتساع حركة التصنيع الأمر الذي يؤدي إلى هجرة كثير من القرويين من الريف إلى المصانع في المدن وبذلك نقل الأيدي العاملة في القرى وبالعكس في المدن.
- المدينة لها خاصية الجذب بما فيها من مظاهر العظمة والترفيه وفرص العمل مما يدعو الكثيرين إلى التمسك بحياة المدينة وهجر الريف الذي أصبح لا يطاق من وجهة نظر البعض ثم لا ننسى إن المدينة الآن اتجهت إلى إصلاح الريف وتزويده بالإمكانيات الواسعة التي تعجله يتجه تدريجيا إلى الحضرية.
- وتدل الإحصاءات العالمية المتعددة على إن السكان بدؤوا في المناطق الحضرية دون الريفية، فالأولى بدأ نطاقها يتسع والثانية بدأ نطاقها يضيق حتى أنه يمكن القول أنه من الجائز إن يندثر الريف بحياته الريفية، وتصبح الحياة كلها في المستقبل حياة حضرية، الأمر الذي قد ينشأ عنه مشاكل لأبد من دراستها حتى يمكن علاجها، مثل مشكلة الإسكان والمواصلات والخدمات العامة والعمالة والصحة والوقاية من الجريمة والانحراف وغيرها.

إن كانت الحضرية تحمل بين طياتها الإشارة إلى انبثاقها من المدن، إلا أنها في الواقع مجرد طريقة في السلوك وحسب أي سلوك له طريقته الخاصة وسماته التي تميزه عن غيره، وهي ليست تعبيرا مقصورا على الحياة في المدن فقط، فقد نجد إنسانا متحضرا وسلوكه الكلي الحضري بينما في الريف نجد فردا آخر يعيش في أكثر أحياء المدن تحضرا وهو مع ذلك لا يزال قرويا في تفكيره وطريقة معيشته بل وفي سلوكه، فالمسألة إذن مسألة سلوك وليست مسألة مظهر.¹

تتميز الحضرية بالتغير السريع سواء من حيث الحركة السكانية أو من حيث التغير في النظم الاجتماعية أو الاقتصادية أو من حيث التغير في القيم والعادات والتقاليد والنظرة إلى الحياة، وأهم خصائص الحضرية ما يلي:

- الحضرية تتناسب طرديا مع عدد السكان بحيث كلما ازداد عدد السكن في مدينة ارتفعت فيها نسبة الحضرية ارتفاعها ملحوظا.

1 - ساعد هماش، "التصنيع والتنمية الحضرية دراسة تحليلية بمدينة العظمة-ولاية سطيف"، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع في علم الاجتماع الحضري، جامعة منتوري- قسنطينة، الجزائر، 2009، ص 73.

- المهاجرون من الريف للمدينة يحتفظون بالرواسب الريفية، وآثارها تظل عالقة بسلوكهم أول الأمر ثم يتحررون منها تدريجاً حتى تختفي في الجيل الثالث وما بعده فلا بد إذن من المرور على مراحل مختلفة متعددة حتى ينتقل السكان من الريفية إلى الحضرية.
- إن أهم سمة للحضرية هي شكل العلاقات التي تقوم بين الناس ونوع العمل الذي يقومون به والتخصص وتقسيم العمل ومدى اتساع نطاقه، وليست المسألة في الحضرية مسألة عدد فقد تجد قرية من القرى يزداد عدد سكانها زيادة كبيرة جداً، وقد تجد أخرى عدد سكانها قليل، فالعبرة ليست بعدد السكان ولكن بنوع العلاقات الإنسانية التي تميز الحياة الحضرية عن الريفية.
- إن انتشار الظاهرة الصناعية في أغلب المجتمعات خاصة النامية يميل إلى خلق مراكز صناعية مستقلة تصبح مدناً بعد حين ولهذا فالحياة الحضرية الخالصة تختلط بالحياة الاجتماعية المتأثرة بالتصنيع حتى أنه يصعب التمييز بينهما.
- إن الحياة الريفية وما فيها من روح الجماعة وشدة تماسك أعضائها وتعاونهم تجعل من الجماعة فرداً أو من الفرد جماعة، حتى أن الأشياء الجميلة أو الخطأ الذي يقوم به فرد تتحمل مسؤولية الجماعة والعكس فإن ما تقوم به الجماعة قد يقع على عائق فرد واحد، وعكس هذا يحدث في المدينة، فكل فرد مسئول عن نفسه فقط إن قام بشيء حسن أو خطأ فلا يشاركه في هذا أحد.
- المدينة تحدد نوع العمل الذي يقوم به الفرد، فكل فرد يتخصص في نوع معين من العمل حتى يمكن القول بأن هناك مطابقة للتقسيم المهني والترتيب الطبقي، وهذا راجع إلى كثرة عدد السكان في المدينة.
- الحياة الحضرية أوسع نطاقاً من الريفية ففي الأولى يكون الشخص حراً في نوع تعليمه وحر في سكنه وطريقة حياته الخاصة والعامة بينما في الريف نجد الظروف العائلية تفرض عليه كثيراً من أنماط السلوك يضطر إلى تنفيذها فهو ليس حراً ولكنه مقيد بقيود العادات والتقاليد، ويدور في إطار ضيق محدد، عكس الحياة الحضرية ففيها التجديد والخلق والإبداع.¹
- تمتاز الحياة الحضرية بالتكيف السريع، فالفرد الجامد الذي لا يستطيع التكيف سرعان ما يتخلف بل يتنبأ له الباحثون بالمرض النفسي ولكن الفرد المتكيف المتفاعل هو الذي يمكنه البقاء في المدينة، فالتكيف السريع شرط أساسي للحياة الحضرية.

1 - ساعد هماش، مرجع سبق ذكره، ص 74.

- الحياة الحضرية تمتاز عن الريفية بأنها مرنة غير جامدة فيها التغير السريع، وفيها التنقل لا يحددهما جمود الريف وعلاقات الناس فيها تتسم بالمرونة والقابلية للتغير والتكيف للمواقف المختلفة التي قد تكون نتيجة لتغير المراكز والأدوار التي يقوم بها كل منهم، وعلى هذا فالطبقات في المدينة مفتوحة ويمكن القول بأن الحياة الحضرية تمتاز بالديناميكية.¹

2- تطور ملامح الحياة الحضرية في الجزائر:

كان المجتمع الجزائري في عهد ما قبل الاستعمار يتكون من مجموعة من القبائل أو العشائر، وعلى رأس كل قبيلة أو عشيرة شيخا، وله مرتبة خاصة في هذه القبيلة أو العشيرة، فهو ينظم كل الأمور المادية والروحية، وهو المسؤول عن توزيع الأدوار والوظائف، وكان الاقتصاد ولاسيما في الوسط الريفي يقوم بصفة خاصة على إنتاج الحاجات بالنسبة للجماعة الاجتماعية القائمة (القبيلة-العشيرة) التي تجد في تحقيق عيشها مما تنتجه بيدها.

قد أدى دخول الاستعمار الفرنسي إلى المجتمع الجزائري إلى العديد من التغيرات الاجتماعية المختلفة، فانتجت هذه السياسة الاستعمارية وضعاً اجتماعياً مثل حالة نموذجية لمخطط استعماري متكامل لنقل شعب ذي تقاليد حضارية عريقة إلى وضع شبه بدائي لإخضاعه وإبادته، فتعمدت بذلك هذه السياسة الاستعمارية إلى تفكيك النظام القبلي وتجريد العشائر والقبائل من أراضيها كونها المصدر الاقتصادي ووحدة النظام الاجتماعي، وذلك من أجل تحطيم الروح الجماعية والعلاقات العائلية، ولتقليص الوحدة القرابية للفرد الجزائري وكذا تحطيم البيئة الاجتماعية الأسرية مما أدى بأفراد الأسرة إلى عدم القدرة على المحافظة على أدوارهم ومواقفهم وسلوكياتهم في ظل هذه التغيرات، بدأت ظاهرة النزوح من الريف محدثة ما يسمى بها مشية السكان النازحين وحدثت أزمة المدن.

ومع خروج الاستعمار وبداية السنوات الأولى من الاستقلال عملت الجزائر وفق مخططات تنموية اعتمدت على التصنيع، فأنشأت بذلك مصانع ومعامل في مختلف المدن الجزائرية، واعتمدت على اليد العاملة الفنية والمؤهلة للتحكم في التجهيزات التكنولوجية، فتغير بذلك نشاط العائلة من النشاط الفلاحي إلى النشاط الاقتصادي، وطرأت على العائلة تحولات بنوية واقتصادية فرضت أنماط جديدة للأسرة التي كانت ممتدة تقليدية ومميزة للمجتمع الريفي أصبحت بنسبة 2/3 عائلات نووية اجتماعية ضربت في عمق المجتمع

1 - محمد عاطف غيث، "علم الاجتماع الحضري مدخل نظري"، دار المعرفة الجامعية، جامعة الإسكندرية، 2009، ص 97 .

الجزائري وأثرت بصفة كبيرة على شكل ووظائف الأسرة، وأعطت صورة مغايرة لما عهدته الخلية الأساسية في المجتمع، كل هذه العوامل ساعدت المرأة الجزائرية للخروج إلى العمل والبحث عن الفرص المتاحة للتعليم والمشاركة في تخطيط ميزانية أسرتها واتخاذ القرارات.

كل هذه العوامل أدت على انتشار المميزات الحضرية حيث وصلت نسبة الحضرية في الجزائر في تعداد 1987 حوالي 49% من مجموع السكان في حين أن هذه النسبة كانت حوالي 5% في بداية القرن 19، أي بعبارة أخرى فقد ارتفعت نسبة سكان المدن إلى مجموع السكان بحوالي 43% في ظرف قرن ونصف ولذلك يمكننا القول أن المجتمع الجزائري من الناحية السوسولوجية هو نصف متحضر أو حديث التحضر، ذلك لأن نصف السكان لا يزالوا يقيمون في المناطق الريفية، وأن النصف الآخر من السكان المقيمين في المدن معظمهم من أصول اجتماعية ريفية وتحضرهم هو حديث نسبي.¹

المطلب الثاني: أسباب بروز إشكاليات التنمية الحضرية في المدينة الجزائرية

لقد عرفت التنمية الحضرية بالمدينة الجزائرية مجموعة من الإشكاليات مختلفة الأسباب والتي تبرز فيما يلي:

1- الضبط الاجتماعي:

إن البيئة الحضرية للمدن الجزائرية بما تتميز به من خصائص إيكولوجية واجتماعية ونفسية تساعد على الإفلات من الرقابة الأولية من جهة، وضعف تحكم الرقابة الرسمية في الأوضاع من جهة ثانية، وذلك بسبب تراجع دور الأسرة وسلطة الوالدين وضعفها أمام الضغوطات الحضرية المختلفة، والتمرد على القيم، بسبب انتشار أفكار الحرية والديمقراطية والنزوع نحو الفردية إضافة إلى الوسائط الجديدة التي حلت بالوسط الحضري، والتي تقع خارج نطاق السيطرة والرقابة التي أثرت على سلوكيات الشباب، والدفع بهم نحو الانحراف الذي يشيع ظاهرة الخوف والأمن، وانتشار ظاهرة السرقة النهارية والليلية، وتعاطي المخدرات وغيرها من السلوكيات المنحرفة.

يستمد الضبط الاجتماعي قوته من البناء الاجتماعي للحي في المدن. كما يشير إلى ذلك "حليم بركات" تسود في الأحياء العلاقات الشخصية الوثيقة. فلا تعرف ذلك التفسخ

1 - صاحبي وهيبة، "مشكلات التنمية الحضرية بالمدينة الجزائرية"، مجلة العلوم الاجتماعية، العدد 27، جامعة باتنة 1- الجزائر، نوفمبر 2017، ص ص 112-113.

الاجتماعي الذي يسود المدن، والذي يؤدي إلى انتشار الانحراف والانتحار والإدمان والإجرام....الخ، وتقع مسؤوليتهم على عاتق سكان الحي، فيحلون مشاكلهم فيما بينهم بأنفسهم.¹

2- الفعالية الحضرية:

تتأثر الفعالية الحضرية بالمشكلات التي تعاني منها المدن خاصة ضمن المدن الكبيرة، كحركة المرور وتبعد موقع العمل عن مواقع السكن، وما يترتب عن ذلك من آثار سلبية على العمال والمؤسسة والأسرة.

المقصود بها هو عدم فعالية الأفراد والجماعات والمؤسسات في أداء أدوارهم، وذلك عندما تتحول البيئة الحضرية من فضاء واسع ومفضل للإنتاج و الإبداع إلى بيئة معيقة لذلك. وتتأثر الفعالية الحضرية بالمشكلات التي تعاني منها المدن التي تتلخص في مشكلات حركة المرور، وتباعد مواقع العمل عن مواقع السكن، وما يترتب عن ذلك من آثار سلبية على العامل والمؤسسة والأسرة. وتضاف إلى ذلك مشكلات السكن بأبعادها الثلاثة، والمتمثلة في عدم الاستجابة إلى احتياجات الأسرة، وافتقار شروط الراحة والسكينة، والندرة.

لقد أثبتت نتائج الدراسات التي شملت عمران ضواحي العاصمة وعمال المنشآت الصناعية، الموطنة في هذه المناطق وجود مشكلات مجالية تتعلق بالعمران والتنمية، ومشكلات اجتماعية تتعلق بالأسرة العمالية ومشكلات اقتصادية تتعلق بالعمل الصناعي، جراء الإرهاق البدني والمعنوي الذي يعاني منه العامل والذي ينعكس عليه بالدرجة الأولى، وعلى أسرته بالدرجة الثانية وعلى مؤسسته بالدرجة الثالثة، فهذا الوضع يؤثر سلبا على فعالية العامل في أسرته وفي عمله جراء التعب من الأسرة ومن العمل، وقلة متابعته وإشرافه على شؤون أسرته، وقلة مشاركته في شؤون مؤسسته.²

1 - حكيم تريعة، بوبكر جيملي، " إشكاليات التنمية الحضرية بالمدينة الجزائرية"، مجلة العلوم الإنسانية، المجلد32، العدد4، جامعة عبد الحميد مهري قسنطينة2-الجزائر، ديسمبر2021، ص 195.

2 - حكيم تريعة، بوبكر جيملي، مرجع سبق ذكره، ص 196.

3- الهامشية الحضرية:

تعد البطالة والعمل الموازي والبناء العشوائي، وغيرها من الأنشطة التي تتم خارج الأطر الرسمية وإدماجهم بكل فاعلية، فإنهم يلجئون إلى النظم الاجتماعية الأولية، والأطر غير الرسمية التي تحقق لهم الاندماج، وتوفر لهم الحماية الاجتماعية الضرورية.

بمعنى أن الهامشية الحضرية تنتج من عدم قدرة الوصول إلى إشباع الاحتياجات الحيوية بالوسائل الشرعية، مثل السكن والعمل والخدمات الحضرية، كذلك تنتج عن طريق التفاوت والتباين الشديد بين مختلف الفئات الاجتماعية لسكان المدينة، الذي يخلق نوع من التمايز الاجتماعي، الأمر الذي ينمي الشعور بالإحباط، والذي تنعكس آثاره سلبا على الانسجام والوئام، وحتى على النواحي الأمنية الحضرية.

فعندما تعجز المدينة على استيعاب سكانها في أنشطتها ومؤسساتها الرسمية، وإدماجهم بكل فعالية فإنهم يلجؤون إلى النظم الاجتماعية الأولية، والأطر غير الرسمية التي تحقق لهم الاندماج وتوفر لهم الحماية الاجتماعية الضرورية، وهذا يشكل المجتمع الموازي الذي يعمل خارج نطاق القوانين والتدابير والموانع التنظيمية للمجتمع الحضري، وهذه هي الهامشية المضادة أي هيمنة الأطر الرسمية من خلال الأطر غير الرسمية للعلاقات، ذلك أن التمايز الاجتماعي الحاد ينعكس على شعور السكان المحرومين بالهامشية الحضرية التي ما لبثت أن تتحول إلى هامشية مضادة، حيث ينشأ مجتمع موازي لا يتقيد بلوائح وقواعد المجتمع الرسمي في إشباع احتياجاته، خاصة الحيوية كلما وجد سبيل إلى ذلك.

تشير بعض الدراسات إلى انتشار ظاهرة التمايز الاجتماعي الحضري، واتساع نطاق الفقر والعوز، إضافة إلى شدة التباين بين فئات السكن وهذا من شأنه أن يمنح الجماهير الحضرية كل عناصر التمرد، ويجعل منها قوى متفجرة محتملة.¹

4- النمو العشوائي:

أدى النمو العشوائي إلى ظهور مجتمعات سكنية حضرية جديدة، ونمو تلقائي للمدن مما تسبب في تشكل أحياء حضرية عشوائية، والذي ينعكس سلبا على علاقات الجوار، وعلى راحة السكان من حيث تعدد مصادر الإزعاج النفسي والاجتماعي، وعلى صحتهم من حيث تعدد مصادر التلوث والأمراض، وأزمة مع السلطات المحلية حول مسألة تهيئة المجال الحضري واحترام قواعد البناء والتعمير، وأزمة مع الدولة التي تسعى إلى الحصول

¹ - حكيم تريعة، بوبكر جيملي، مرجع سبق ذكره، ص ص 196-197.

على نسيج عمراني حضري سليم وصحي، والمحافظة على الجانب الجمالي للعمران الحضري والمدينة كهدف من أهداف السياسة الحضرية.

5- البطالة في المدينة:

تعتبر ظاهرة البطالة من الظواهر التي تعاني منها المدن الجزائرية، بحيث تتمثل في عدم مواكبة الديناميكية الاجتماعية والاقتصادية والديمغرافية والتنظيمية للمدن من أجل إشباع احتياجات السكان من فرص العمل، لضمان دخل حاجة الأسرة، الأمر الذي نتج عنه انتشار ظاهرة البطالة الحضرية، كما تتمثل المدينة في عدم قدرتها على تنظيم العلاقات بين عناصر النسق الحضري الأساسية، أي بين الإنتاج والاستهلاك والتبادل وهو ما أدى إلى انتشار ظاهرة العمل الموازي الغير المهيكل، كما يسميه المكتب الدولي للعمل، أو غير منظم كما تسميه بعض البلدان والذي يطرح عدة مشكلات تتعلق بالاقتصاد الوطني، وذلك من حيث عدم خضوعه للقوانين السارية المفعول، كما تتعلق بالعمال من حيث عدم الاستقرار والتمتع بخدمات الضمان الاجتماعي، والحماية وأنظمة العمل الحديثة، وللاشارة فإن ظاهرة العمل غير المنظم تنتشر بدرجات متفاوتة في المدن الجزائرية.)

6- التغير القيمي:

يرى "كارل مانهايم" K.Manhaeim، أن تغير القيم يحدث عندما يصبح المجتمع ديناميكيا، ويظهر صراع القيم، عندما تكون جماعتين أو أكثر مختلفتين بحدوث توافق بينهما أو سيطرة واحدة على الأخرى.

إن التغير القيمي يكون نتيجة لتفاعل مستمر بين الفرد ومحيطه، تبعا لعوامل اجتماعية وثقافية، بالإضافة إلى أي حراك اجتماعي ديناميكي وحراك فيزيقي، من خلال هذا يمكن القول بأن التغير القيمي في المدينة الجزائرية نتج عن تغير في البناء الاجتماعي والثقافي، وتنوع الظروف المادية والمعنوية، واختلاف المراحل التاريخية التي يمر بها المجتمع الجزائري، كلها عوامل ساعدت على ظهور أشكال قيمية مختلفة تعكس الصراع القيمي الموجود، والمتمثلة في ثلاث أشكال متباينة: تقليدية، عصرية، ودخيلة.¹

- القيم التقليدية:

يوضح التراث النظري المرتبط بموضوع القيم والبناء الاجتماعي الحضري، اتفاق أغلبية الدارسين والمحللين على إعطاء القيم دورا أساسيا في تفسير مختلف مظاهر الحياة

¹ - حكيم تريعة، بوبكر جيملي، مرجع سبق ذكره، ص 197.

في مجتمع المدينة، من خلال ما تحدّثه القيم من تأثيرات على مختلف الأنساق الحضرية، ولعل ذلك كله يفرض ضرورة دراسة مكونات البناء الأيكولوجي والاجتماعي للمدينة، وضرورة فهم ما يجري فيها في ضوء القيم التي يؤمن بها سكانها القدامى والجدد، ويبدو ذلك واضحا من خلال تنوع منظومة القيم التقليدية في المدينة الجزائرية بين:

- قيم ريفية: انتقلت بانتقال الوافدين الجدد إلى المراكز الحضرية.

- قيم حضرية: أنتجت قيما دينية نتيجة اختلاط طويل بين السكان الأصليين و الوافدين الجدد، حيث كانت عاملا مهما في إنتاج التجانس الاجتماعي الحضري من جهة، وشكلت مصدر وحدة ضد كافة الأخطار الخارجية.

إن الحديث عن القيم التقليدية في المدينة سيكون حديثا عن خطاب نوستالجي مليء بالحنين إلى الماضي، خطابا أيضا حول الحياة الاجتماعية في الأحياء الشعبية، هذه الأخيرة التي تمثل النموذج المثالي للاندماج الحضري، كما تعتبر معقلا محليا تسوده قيم التعايش والتضامن، والتسامح والتعاون، لأنها شكلت في فترة الاستعمار رمز الوحدة والصمود والمقاومة، وبعده كانت تمثل أهم خصائص التنظيم الاجتماعي والمجالي للمدينة الجزائرية.

فالتمدن يحتاج إلى مدينة قادرة على خلق أسلوب في العيش يتماشى والهوية الاجتماعية والثقافية التي تميز الحياة الحضرية، إلا أن الإقامة لمدة خمسين سنة في المدينة الجزائرية بكل ما تعانیه، من فوضى، ونقص الهوية الاجتماعية، والثقافية أمام تعطل المؤسسات الاجتماعية المنتجة لها، غير كافية لجعل القادمين إليها يتخلون عن قيمه، وأن يكتسبوا نمط المعيشة المدني.¹

أشار الكثير من الباحثين إلى أن الوافدين الجدد إلى المدينة ينتقلون إليها حاملين معهم أنظمتهم القيمية والمعيارية وأشكالهم التضامنية، والنتيجة هي أن المدينة الجزائرية ليست قادرة على إدماج القادمين الجدد إليها، ولكن هؤلاء هم من يعطي للمدينة الصورة التي تتوافق مع قيمهم وذهنياتهم، ويمكن ملاحظة وجود قيم ريفية في المدينة الجزائرية متخذة أشكال عديدة، كتربية الحيوانات في المجتمعات السكانية، وتجفيف الملابس على الشرفات، تحويل المجالات العامة المحاذية للسكن إلى حدائق خاصة، أنماط اللباس التقليدي (البرنوس، القشابية...)، وقد خلق انتقال هذه المظاهر اللاتجانس في المنظومة القيمية والمعيارية الحضرية، وأعاق كل عمليات الإدماج الحضرية، وأدى كذلك إلى تشكل المدينة

1 - حكيم تريعة، بوبكر جيملي، مرجع سبق ذكره، ص 198.

في شكل متقطع مجاليا. بسبب تضافر عوامل أخرى مثل التهميش، الفقر، البطالة، الإقصاء الاجتماعي...

أمام هذا الواقع أصبح تحديد مفهوم المدينة أمرا صعبا في ظل اعتماد السكان على المرجعيات وخلفيات متناقضة ومتعددة في شرعة ممارساتهم القانونية وغير القانونية، وفي نيل حقهم في العيش في المدينة واستحقاق لقب المدني. فاستمرار القيم الريفية عند سكان المدينة راجع إلى عدم قدرة هذه الأخيرة على التأثير بشكل ايجابي على قاطنيها، وذلك بإدماجهم اجتماعيا وثقافيا بشكل يحميها من التأثير السلبي عليها وعلى القادمين الجدد.¹

- القيم العصرية والدخيلة:

تمثل القيم العصرية في القيم الحديثة القائمة من الغرب، كظهور النزعة الفردية من خلال البحث عن الاستقلالية بالمنزل بعد الزواج، وتغير نمط العلاقات الاجتماعية، وظهور أشكال جديدة من الزواج القائم على الارتباط قبل عقد القران، والذي انتشر خاصة بين فئة الشباب نتيجة لظروف اجتماعية واقتصادية ضاغطة، أما القيم الدخيلة، فإن الأسباب الأساسية ظهور هذه القيم الهجينة بشكل سريع هو ضعف منظومة القيم التقليدية التي لم تستطع مقاومة تأثير العولمة بكل أشكالها من جهة، وضعف عملية انتقال القيم عبر مؤسسات التنشئة الاجتماعية من الأجيال القديمة إلى الأجيال الجديدة من جهة أخرى، مما قد يؤدي إلى صراع اجتماعي بين الأجيال وصراع إيديولوجي بين حاملي القيم المتناقضة، وستكون المدينة ساحة للصراع الرمزي والمادي بين التيارات المختلفة في المجتمع للهيمنة والسيطرة، وما للتصادم الذي عرفته الجزائر في نهاية الثمانينات إلا دليل على خطورة هذا اللاتجانس القيمي، مع إمكانية تحول المدينة إلى ساحة للمواجهات والعنف بين الجماعات الاجتماعية التي تتصادم مصالحها أو تتعارض أفكارها.²

المطلب الثالث: أهم مشكلات التنمية الحضرية بالمدن الجزائرية:

يقصد بالمشكلات هي الأسباب التي تؤدي إلى الانحراف عن النموذج المثالي للتنمية، وتحول دون تحقيق الأهداف التي تسعى إليها.

باعتبار أن عملية التنمية الحضرية بالمدينة الجزائرية هي عملية معقدة ومتشابكة الجوانب، فإن مشكلاتها تختلف في العديد من الأبعاد المتداخلة فلها خصائصها المختلفة، إلا

¹ - حكيم تريعة، بوبكر جيملي، مرجع سبق ذكره، ص ص 198-199.

² - المرجع نفسه، ص 199.

أنها متداخلة ومتراصة، تؤثر في بعضها البعض تبعا لظروف المجتمع الجزائري وخصائصه وهي عديدة، مشكلات اجتماعية، ديموغرافية، اجتماعية، اقتصادية، وأن القضاء على هذه المشكلات يعتبر شرطا ضروريا لتحقيق إستراتيجية التنمية الحضرية وضمان فعاليتها.

تتمثل أهم مشكلات التنمية الحضرية بالمدينة:

1- المشكلات الديموغرافية : يمثل العامل الديموغرافي في الجزائر تحديا هاما لجهود التنمية نظرا لأن التزايد والنمو السكاني بمعدلات سريعة يؤثر على الزيادة في الإنتاج والدخل، فلا نجني ثمار الجهود المبذولة في المجالات المختلفة. وبالتالي الحد من الزيادة السكانية يدعم جهود التنمية.

وعليه فإن جهود التنمية مرتبطة بمدى نجاح برامج خفض الخصوبة السكانية ومن ثم الزيادة السكانية، مما يؤكد أهمية وضرورة جعل السياسة السكانية جزءا مكملا لخطط التنمية الشاملة، وأن أي زيادة سكانية مرتفعة تؤدي إلى عدم إمكانية ضبط برامج التنمية الحضرية وعليه نجد أن نجاح البرامج التي تهدف لتنمية المجتمع لا تعتمد على الموارد المالية فحسب بل تعتمد أيضا على نمو المهارات بين الأفراد ومشاركة المجتمع بأكمله في عملية التنمية الحضرية.

حيث أن وعي الأفراد بالمشاكل المجتمعية تدفعهم إلى إيجاد حلول لها بجهودهم الذاتية، ولا يتم هذا إلا بتنمية وتدريب وإعداد قيادات محلية ناضجة وواعية تقود عملية التنمية المحلية، وتقوم بدور فعال ومؤثر في تغيير ثقافة المجتمع وإحداث التغيير المطلوب في حياة الأفراد، إذ تخلق فيهم الرغبة في الإقبال على المؤسسات الاجتماعية التي تسهم في تطوير المجتمع وتنميته.¹

2-المشكلات الاجتماعية: نجد من بين المشكلات الاجتماعية التي تعوق عملية التنمية الحضرية بالمدينة النظم الاجتماعية السائدة كنظام الملكية والقرابة، النظام السياسي، فنجد النظم الاجتماعية خاصة التقليدية منها تعوق عملية التنمية، حيث يعتقد بعض الأفراد أن أي تغييرات تحدث في المجتمع تهدد استقرارهم وشعورهم بالأمان، وتؤدي إلى تفكك وحدتهم وتماسكهم، لذا يقف الكثير ضد التغيير، حيث تلعب الشائعات خاصة في المجتمعات الريفية

¹ - صاحبي وهيبية، مرجع سبق ذكره، ص 113.

دورا عميقا في ترسيخ هذا الاعتقاد وتقوية هذه المعارضة لعدم المعرفة بمشروعات وبرامج وماهية التغيير ونتائجه.

كذلك نجد أن النظام السياسي باعتباره أحد الأنظمة الاجتماعية التي تلعب دورا أساسيا في عملية التنمية، فالتخطيط الصحيح الذي يتبناه النظام السياسي يدفع عجلة التنمية للتقدم عن طريق المشاركة الفعلية في برامج التنمية وتحقيق التكامل والتنسيق بين كل البرامج التنموية المسطرة على المستوى الاقتصادي والاجتماعي والثقافي والسياسي.

3-المشكلات الثقافية: إن اتسام الثقافة بالجمود ورفض التجديد وعدم اتسامها بالمرونة اللازمة تعيق عملية التنمية الحضرية بالمدينة. وبالتالي لتكيفها مع المجتمع الحديث لابد من تميزها بالمرونة للتماشي مع قيم وعادات سلوكية جديدة من شأنها تدعيم سيرورة التنمية التي تهدف إلى تحقيق رفاهية الإنسان، خاصة في المراحل الأولى للتنمية الاقتصادية.¹

4-الإدارية والمالية: تتمثل العقبات الإدارية التي تواجه عملية التنمية الحضرية في نقص الكفاءات الإدارية والفنية المتخصصة، ومن أجل دفع عجلة التنمية إلى الأمام لابد من الابتعاد عن إتباع الأساليب الإدارية المعقدة والروتين والبيروقراطية والعشائرية والطائفية في شتى المجالات لأنها تعتبر من أهم عوائق التنمية الحضرية.

لذلك فإن التطور الإداري ضروري ويكون بنقل التكنولوجيا في الجهاز الإداري مع التكيف والتركيز على الدورات التدريبية لرفع مستوى الجهاز الحكومي والقطاع الخاص سويا لأن القطاعيين مسئولين عن عملية التنمية الإدارية في الدولة.

يمكن توضيح بعض المشكلات الإدارية في :

أ- الاعتماد على الأساليب الإدارية التقليدية سواء في توزيع التخصصات أو في توزيع المهام وعدم توظيف الأساليب والطرق الإدارية الحديثة.

ب- عدم اتخاذ القرارات الصارمة فيما يخص تسيير الموارد البشرية والمالية وتنشيط البيروقراطية.

ج- تسرب العمالية الماهرة المتخصصة في كثير من القطاعات والميادين الإنتاجية التي تعتبر أساسية إلى خارج المجتمع.

¹ . المرجع نفسه، ص ص 113-114.

د- عدم نزاهة المسؤولين في تسيير الشؤون العامة للمجتمع، حيث أن الكثير من القادة والحكام يعتمدون على الجهوية والمحسوبية بعيدا عن القدرة والتخصص والكفاءة.

ه- قصور الإدارة في تحقيق التوازن والتنسيق بين الأجهزة المشتركة في التنمية وذلك عن طريق ازدواج الأجهزة المختصة والافتقار إلى نظام ملائم للحوافز، وكذا عدم متابعة تقويم خطط وبرامج التنمية.

إضافة إلى هذا فهناك الصعوبات المالية التي تعد عائقا أمام التنمية الحضرية والمتمثلة في ندرة رؤوس الأموال المستثمرة إلى عدد السكان، أو بعبارة أخرى نصيب الفرد من رؤوس الأموال المستثمرة، ويراعى أن مصدر كل استثمار هو الادخار، ومن ثم يمكننا أن ننظر إلى مشكلة ندرة رؤوس الأموال المستثمرة على أنها مشكلة ضعف مستويات الادخار والتي تقف عقبة في سبيل تحقيق الاستثمار.¹

نجد في العقود الأخيرة ازدياد معدلات النمو الديمغرافي في المدن الجزائرية خاصة بعد الاستقلال، حيث عرفت وتيرة التحضر تسارعا كبيرا، فازدادت عدد المدن الكبرى وتعاضم حجمها، ما أدى إلى عدم تحقيق توازن في الموارد المتاحة والإنتاج والإسكان ومتطلبات هذه الأعداد الكبيرة من النازحين والمهاجرين من الأرياف وبالتالي هذا النمو السريع للمدن والتزايد السكاني الكبير في المدن مع قلة الإمكانيات وغياب إستراتيجية لذلك سيؤدي إلى أن نصف السكان على الأقل يعيشون في الضواحي وفي الأحياء الهامشية والعشوائية الغير مخططة.

إضافة إلى هذا نجد من بين العوامل الديموغرافية التي أدت إلى زيادة السكانية الارتفاع الكبير في معدلات المواليد، وما يترتب عن هذا الارتفاع من انخفاض في متوسط دخل الفرد، وكذا زيادة أعباء الدولة ومسئوليتها في توفير الخدمات المختلفة وما ينجم عنه عدم قدرة النمو الاقتصادي على مواكبة النمو السكاني.²

5- التخطيط كمشكل للتنمية الحضرية: تتمثل المعوقات التخطيطية في عدم الدقة في اختيار الوسيلة المحققة للهدف وعدم القدرة على التحكم في الموقف المخطط له، إضافة إلى عدم توفر الدراسات والبحوث والإحصاءات عند الأجهزة المسؤولة على مستوى المجتمع، باعتبار التخطيط يسهل تنسيق الجهود والعمليات الإدارية التي تقوم بها الأجهزة الحكومية

1- صاحبي وهيبية، مرجع سبق ذكره، ص ص 114-115.

2- مرجع نفسه، ص 115.

لتنفيذ البرامج والمشروعات، وكذا توظيف الموارد البشرية والمادية لخدمة أغراض وأهداف خطط التنمية والمتابعة.

بذلك يرجع سبب كون التخطيط كمعوق للتنمية الحضرية إلى:

أ- نقص الوعي التخطيطي التنموي: إن التخطيط لعملية التنمية الحضرية تستلزم أن يكون القائمون عليها على درجة عالية من الوعي بأهميتها، كما يجب أن يكون المواطنون المخطط لتنميتهم على درجة من الوعي لتقبل المنحنيات الجديدة في المجتمع، ويعتبر نقص هذا الوعي معوقاً أساسياً للتنمية الحضرية.

ب- نقص الإعلام المتخصص: إن نفس الإعلام المتخصص في التنمية الحضرية يجعل الكثير من المشروعات تنجز دون إجراء دراسات ومقاربات توجه عمليات التخطيط، لأن هذه الأخيرة ليست حكراً على الدولة أو السلطات المحلية فقط بل إن رجال الأعمال والمستثمرين والفلاحين كذلك مطالبين بالتخطيط من أجل تنمية مشاريعهم وأن العامل الذي يمكن أن يساهم بشكل إيجابي في هذه العملية هو الإعلام المتخصص في التنمية الحضرية.

ت- ضعف طرق وسائل الاتصال: إن عدم توفر طرق وأساليب الاتصال بين العمال والمسؤولين داخل وحدة اقتصادية أو اجتماعية، وبين كل الهيئات والمؤسسات ذات العلاقة بمشاريع وخطط التنمية بشكل كافي وفعال وسريع ومفتوح يؤدي إلى عدم استمرارية التطور، لذا لابد من خلق التفاعل المتوازن والمتجدد بين الدولة والمواطن لتحقيق التوازن العضوي المتكامل بين الفئات المنتجة والمسيطر، فمن خلال توفر وسائل الاتصال الفعالة تسهل ترشح بعض القيم الراقية والعادات التي تؤدي إلى زيادة القدرات التكيفية للمجتمع وكذا التغيير في الاتجاه الموجب في المجال العمراني والظروف الصعبة التي يمكن تغييرها عن طريق المشاريع الحكومية باشتراك المواطنين والمساهمة في إنجازها.

ث- عدم التكامل في خطة التنمية: ويقصد به عدم التوازن بين مختلف قطاعات ومجالات التنمية لذلك يجب وضع كل الجهود والبرامج في إطار واحد يتضمن جميع القطاعات للظفر بأهداف التنمية الحضرية.

ج- تجاهل المشاركة الشعبية: إن تجاهل المشاركة الشعبية في مرحلة التخطيط والتنفيذ من أكبر معوقات التنمية الحضرية، لأن دور المواطنين واستجاباتهم للقرارات لها تأثيراتها وانعكاساتها على إنجازات الخطة ومدى تحقيقها لأهدافها، لأن التنمية تقوم على كل من الجهود الشعبية والحكومية، ومن الخطورة أن تسير التنمية بالاعتماد

على الجهود الحكومية وحدها، ومن الأهمية أن نشارك الأهالي في وضع وتنفيذ الخطة.

ح- لذلك فإن المشاركة الشعبية في وضع الخطة وتنفيذها تعتبر قمة الممارسة الديمقراطية المتوازنة بنجاحها السياسي والاجتماعي والاقتصادي، وهذا هو جوهر عملية التنمية.

خ- نقص الأجهزة الفعالة: تتمثل الأجهزة الفعالة في أجهزة الرقابة والمتابعة والتنفيذ والتقييم ونقصها يؤدي إلى تحول المشاريع والبرامج والخطط الإنمائية دون تنفيذها، وتقل بذلك المشاركة الشعبية في مختلف العمليات.

د- نقص القيادات: يتمثل في دور القيادات في النوعية والترشيد الذي من خلاله نستخدم الموارد المتاحة بأساليب راشدة وواعية، ونقصها يحد من تحريك وتوجيه الجماهير نحو الأهداف التنموية المشتركة.¹

6- المشكلات النفسية: تتضح مشكلة إدراك الجديد في بعض البرامج والمشروعات المتعلقة بالتنمية الصحية، حيث يعاني فريق العمل في هذا المجال صعوبات كثيرة، حيث تجدون من المقاومة أفراد المجتمع اتجاه الوحدات الصحي والمستشفيات أو وسائل العلاج الطبية الحديثة لوجود معتقدات راسخة في تفكيرهم من الماضي.

لما كانت برامج ومشروعات التنمية في المدينة تشرف على تنفيذها أجهزة حكومية فقد يبادر في أذهان أصحاب هذه المناطق أن الحكومات لا تسعى إلى تحقيق متطلبات المواطنين وإنما الاعتقاد بأن الحكومة هدفها فقط تحصيل الضرائب.

كما أن الاختلاف في إدراك أهداف التنمية بين المخططين وأفراد المجتمع يعتبر معوقا للتنمية، فقد يعتقد واضعو البرامج والمشروعات أن برامجهم مقبولة وواضحة من الناس الذين وضعت لأجلهم، ولكن بعد فترة زمنية يتحول الناس عن المشروع لأن ما كانوا يتوقعون الرضي والقبول للبرامج.

وبالتالي لا بد من مراعاة الجانب الإنساني في مشروعات التنمية لأنه يعتبر عامل مهم في نجاح وإبراز أهمية المشروع باعتبار الإنسان هو غاية أي برنامج تنموي.²

¹ - صاحبي وهيبية، مرجع سبق ذكره، ص ص 115-117.

² - صاحبي وهيبية، مرجع سبق ذكره، ص 117.

8-المشكلات العمرانية: تتمثل المشكلات العمرانية في انتشار المناطق المتخلفة التي عرفها " بيرجل " على أنها أماكن تتميز بمساكن منخفضة المستوى بالنسبة للأسس والمعايير الإسكانية السائدة في المجتمع الحضري.

حيث تعتبر هذه المناطق عائقا أمام التنمية الحضرية وخطتها إذ تنتشر بهذه المناطق حالات الانتحار وترتفع معدلات الجريمة والقتل والسرقة وإتلاف الملكية العامة وعدم احترام الملكية الخاصة وكذا العنف، كما تظهر لها مشاكل الانحراف والتشرد والإدمان على المخدرات وغيرها من الظواهر الاجتماعية المرضية.

كما نجد بها نقص كبير في الخدمات الأساسية كالتعليم والثقافة والترفيه والنقل والمواصلات مما يجعلها لا تلبي حاجيات الأفراد، وقد سجل في هذه المناطق ارتفاع معدلات الطلاق نتيجة لفقدان الوعي الاجتماعي والأسري.

وعليه فإن هذه المناطق تؤثر في البيئة فهي تعاني العديد من المشاكل الأيكولوجية كالتلوث المحيط السكني، فالتلوث يعتبر ظاهرة بيئية ترتبط بالدرجة الأولى بالنسق الأيكولوجي وهي حالة من عدم التوازن، حيث نجد هذه المناطق تعاني من هذا المشكل بسبب قربها من المراكز الصناعية من جهة، ومن جهة أخرى راجع إلى قصور أجهزة المدينة عن أن تقوم بعملية التنظيف على الوجه الأكمل. كون هذه المناطق تخرج في إطار المخطط الحضري أو كونها تعاني من الازدحام المفرط والذي يزيد من مخلفات سكانها بصورة تفوق قدرة الأجهزة وحديثنا عن الأيكولوجيا سوف يسوقنا للحديث عن الجمال البيئي والذي ينقص إن لم نقل ينعدم في هذه المناطق نتيجة اجتياح السكان للمناطق الخضراء.

وعليه يعتبر المسكن المتخلف عائق في حد ذاته أمام التنمية الحضرية.¹

المطلب الرابع: أدوات التنمية الحضرية بالجزائر

لقد الجزائر فكرة المخططات العمرانية منذ الاحتلال الفرنسي لاسيما في قانون 14 مارس 1914 الذي جاء بفكرة "المخطط التوجيهي العام" و "المخطط التوجيهي للتعمير"، وذلك كمحاولة من السلطات الفرنسية في تلك الفترة جلب انتباه الجزائريين بأنها تسعى لحل

¹ -صاحبي وهيبة، مرجع سبق ذكره، ص ص 117-118.

كافة المشاكل الاقتصادية والاجتماعية التي يعاني منها الجزائريين خاصة في مجال السكن، وهذا ما تجلى بوضوح أكثر في "مخطط قسنطينة".

بعد الاستقلال تم الاعتماد في مجال التعمير على نفس المخططات الموروثة عن الاستعمار، وبقيت سارية المفعول حتى سنة 1974، لتظهر بعد ذلك فكرة "المخطط العمراني الموجه" (PUD). و "المخطط العمراني المقت" (PUP).

لقد أقر المشرع الجزائري المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير في القانون 90-29 المؤرخ في 01 ديسمبر 1990 المعدل والمتمم بموجب القانون 04-05 المؤرخ في 14 أوت 2004 المتضمن قانون التهيئة والتعمير والنصوص التطبيقية له، لاسيما المرسوم التنفيذي رقم 91-177 المؤرخ في 28 ماي 1991 الذي يحدد إعداد المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير والمصادقة عليه ومحتوى الوثائق المتعلقة به المعدل والمتمم بموجب المرسوم التنفيذي رقم 05-317 المؤرخ في 10 سبتمبر 2005.¹

أما حاليا فيتم الاعتماد محليا على مخططين اثنين ألا وهما:

1-المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير (PDAU)

عرفت المادة 16 من القانون رقم 29-90 المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير على أنه : " أداة للتخطيط المجالي والتسيير الحضري، يحدد التوجيهات الأساسية للتهيئة العمرانية للبلدية أو البلديات المعنية أخذا بعين الاعتبار تصاميم التهيئة ومخططات التنمية ويضبط الصيغ المرجعية لمخطط شغل الأراضي " 2.

نستخلص من محتوى المادة 16 أن المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير عبارة عن وسيلة للتخطيط المجالي والتسيير الحضري، يحدد التوجيهات الأساسية للتهيئة العمرانية لبلدية واحدة أو عدة بلديات متجاورة تجمعها عوامل مشتركة كانتشار عدة بلديات في نسيج عمراني معين، أو اشتراكها في شبكة توزيع مياه الشرب ووسائل النقل الحضري العمومي أو غيرها من الهياكل والتجهيزات الرئيسية. كما يأخذ المخطط بعين الاعتبار جميع تصاميم

1- المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير، متحصل عليه من الموقع: <http://digiurbs.blogspot.com/2012/11/pdau.html>

2 - المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير ومخطط شغل الأراضي في ظل قانون 90-29، ص 233.

التهيئة ومخططات التنمية. ويحافظ على توجهات مخطط شغل الأراضي ويحترمها ويضبط صيغتها المرجعية في استخدام الأرض والمجال حاضرا ومستقبلا.¹

- أهداف المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير:

- تكمن أهداف المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير فيما يلي:
- دراسة تحليلية للوضع العام التنموي والاقتصادي والديموغرافي للجهة المعنية، وكذا دراسة هذه الجوانب دراسة تقديرية توقعية مستقبلية.
- تحديد دوافعه وأهدافه مع تحليلها وتحديد مدة إنجازها.
- دراسة شاملة للأرض حاضرا ومستقبلا، وتحديد كفاءات استخدامها الأمثل.
- تحديد مختلف الوظائف العمرانية وطرق توسع النسيج العمراني وكفاءات الهيكلة العمرانية.
- تحديد الفضاءات والأوساط الشاغرة للجهة المدروسة وتحديد كفاءات حمايتها.
- تحديد الأماكن الغابية وكيفية حمايتها وترقيتها.
- تحديد مواقع المعالم التاريخية والأثرية أو الطبيعية وتبيان طرق حمايتها والمحافظة عليها.
- تعيين أهم الأنشطة الاقتصادية والتجهيزات العمومية.
- التنظيم الشامل لشبكة النقل والمواصلات حاضرا ومستقبلا.
- التنظيم الشامل لشبكة نقل مياه الشرب وتجهيزات تخزينه ومعالجته.
- التنظيم الشامل لشبكة صرف المياه القدرة حاضرا ومستقبلا.²

2-مخطط شغل الأراضي:

عرفته المادة 31 من قانون رقم 29-90 هو: "المخطط الذي يحدد بالتفصيل في إطار توجيهات المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير، حقوق استخدام الأراضي والبناء". فهو وسيلة لتفصيل وتنفيذ التوجيهات العامة والإجمالية الواردة في المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير، ويحدد بصفة مفصلة حقوق استخدام الأراضي، ويعين الكمية الدنيا والقصى، من البناء المسموح به، المعبر عنها بالمتر المربع من الأرضية المبنية خارج البناء، أو

- المرجع نفسه، ص ص 233-234.¹

² - المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير ومخطط شغل الأراضي في ظل قانون 90-29، ص 240.

بالمتر المكعب من الأحجام، ويضبط القواعد المتعلقة بالمظهر الخارجي للبنىات ويحدد الارتفاقات، ويحدد الأحياء والشوارع والنصب التذكارية، والموقع والمناطق الواجب حمايتها وتجديدها وإصلاحها ويعين مواقع الأراضي الفلاحية الواجب وقايتها وحمايتها وتحدد المساحات الخضراء والمواقع المخصصة للمنشآت العمومية.

فمخطط شغل الأراضي يحدد بصفة مفصلة كيفيات تنظيم وتنفيذ عمليات استعمال الأراضي وطرق تعميمها ومعايير البناء بها وكيفيات توزيع الطرقات والارتفاقات على كامل تراب المدينة أو البلديات المعنية.¹

خلاصة الفصل الثاني:

من خلال دراستنا لهذا الفصل تعتبر التنمية الحضرية هدفا جوهريا ضمن استراتيجيات الدول والمدن الذي تسعى إلى تحقيقه، والتنمية الحضرية باعتبارها جزءا من التنمية المتكاملة تشمل جميع جوانب تحسين وترقية الفضاء الحضري وما يحتويه من تفاعلات وعلاقات اجتماعية واقتصادية، مثلها مثل مختلف أشكال التنمية التي يجب أن تراعي عدة جوانب لتكتسب صفة التنمية الحقيقية، إن النظر إلى التنمية الحضرية دون الأخذ بالاعتبارات الاجتماعية الايكولوجية قد يؤدي إلى نتائج غير مستدامة، لذلك تعد هذه الاعتبارات من أساسيات التنمية الحضرية الواجب مراعاتها.

¹-المرجع نفسه، ص ص 249-250.

الإطار الميداني للدراسة

تمهيد:

سنتطرق في هذا الفصل إلى التعريف بميدان الدراسة، وعرض موجز لمنهج الدراسة وتحديد أدوات جمع البيانات بالاعتماد على تقنيتي (الملاحظة والاستبيان)، والتعرف على مجتمع البحث، وتبيان مجالات الدراسة، وعليه نقوم بعرض وتحليل الاستثمارات المنجزة ومحاولة تحليل البيانات على ضوء الأسئلة الفرعية والتأكد من صحة الفرضيات والخروج في الأخير بالنتائج العامة للدراسة، وذلك بفحص الفرضيات.

1. التعريف بميدان الدراسة:

- نبذة عن مؤسسة سيترام:

شركة استغلال الترام، هي شركة جزائرية ذات حقوق جزائرية لا تشارك في أجزاء من رأس المال الاجتماعي بين مجموعة TRANSTEV SPA بنسبة 15%، وهكذا اعتبارا من تاريخ إيقاف الإجراء: 21 مارس 2023.

-أهدافها:

- لجلب الجزائر نحو نمط جديد من النقل الحضري في متناول الجميع.
- تقديم خدمة نقل عالية الجودة حيث تكون السلامة والراحة والانتظام والنظافة هي العناصر الأساسية على متن الطائرة.
- دعم الجزائريين في مرحلة التكيف مع وسيلة النقل الجديدة هذه وتثبيتها في عادات سفرهم.
- أن تضع نفسها كمرجعية في إفريقيا والعالم.

من خلال مهمة إطلاق وتشغيل خطوط الترام في الجزائر، شهدت سيترام تطورا مستداما منذ عام 2012.

تتواجد سيترام اليوم في سبع مدن رئيسية، وتعتمد على شراكة قوية مع transtev.

تطمح سيترام إلى توفير لمستخدمي خطوط الترام التي يتم استغلالها، وهي عرض نقل حديث وتحسين مستمر ومزايا آمنة.

من أجل التنفيذ العملي لهذه الأهداف، استهدف سيترام برنامجا من 4 محاور لعام

:2026

- **الرقمنة:** الانخراط في نهج التحول الرقمي المسؤول والشامل من خلال تطوير أدوات عالية الأداء، تم تطويرها داخليا، لخدمة العمليات والعملاء.
- **استدامة الممتلكات والموارد المالية:** من أجل تحسين خطط التجديد ولكن مع ضمان توفير أفضل للأنظمة وتحسين جودة الخدمة.
- **التنمية التجارية:** يتمثل الهدف في زيادة مبلغ تغطية الرسوم المستحقة على تكاليف الموظفين من خلال تحسين الفعالية وتنويع موارد التمويل.
- **تكييف المنظمة:** في إطار المبادرة الجديدة للإدارة المتكاملة: الجودة والأمن في العمل والبيئة، تشارك سيترام في المزيد من الأنشطة للحفاظ على البيئة وتوفير بيئة عمل آمنة وأمنة لموظفيها.

المسؤولية الاجتماعية والبيئية (CSR) هي جزء لا يتجزأ من الشركة، في الواقع كانت سيترام منذ إنشائها جزءا من هذا النهج مما زاد من جهودها لاحترام البيئة والتنمية المستدامة، من أجل تحسين نوعية حياة موظفيها وعمالها، من خلال مختلف الأنشطة البيئية والتضامنية مثل: الحملات التضامنية على التراب الوطني خلال شهر رمضان، اليوم العالمي للبيئة بزراعة الأشجار أو التوعية بالكشف عن سرطان الثدي خلال شهر أكتوبر الوردي، سترام تؤكد التزامها المجتمعي ومكانتها كمواطن اعتباري.¹

- نبذة عن مؤسسة ترامواي مستغانم:

يعد ترامواي مستغانم، سابع شبكة تطلقها سيترام، كما يعتبر أول خط يتم تشغيله بالكامل من طرف كوادر جزائرية خبيرة ومؤهلة. مجددة من خلال هذا الإنجاز التزام الشركة بنقل مهاراتها وخبراتها للمساهمة في تطوير المدن. (ينظر إلى الملحق 03).

قد شارك ترامواي مستغانم، الذي طال انتظاره من قبل مواطني المدينة بشكل فعال في تجميل الديكور الحضري لهذه المدينة الساحلية المتوسطة، المعروفة أيضا بتراتها الثقافي والفني. حيث دخل حيز الخدمة في 18 فبراير 2023، يتجه ترام الظهره نحو المدينة لمتعة مستاجينمونيس على مسافة 14,2 كم من الخط، يتكون من اثنين من الترونسون، يتضمن القسم الأول 02 المحطة النهائية لسلامندر خروبة على بعد 12 كم من الخط المزدوج على الموقع الخاص به (باستثناء التقاطعات)، ويتضمن القسم الثاني على مركز المدينة في محطة SNTF STATION ومحطة الحافلات الجديدة على بعد 2 كم من الخط

أحادي المسار (خط 141 مترا في المسار المخصص باستثناء التقاطعات وخط 590 مترا في حركة المرور المختلطة).¹ + (ينظر إلى الملحق رقم 06-05-04).

مؤسسة ترامواي مستغانم هو:

24- محطة ركاب Station VOYAGEURS (20 محطة في T1 و 04 محطات في T2).

- تتكون المحطة:

- من الأحواض: المناطق التي يتقدم المسافرون والنزول من الترام.
- المعدات الموجودة على الرصيف: الملاجئ، المقاعد، محطة معلومات الركاب BIV، مكبرات الصوت، كاميرات، مساحات العرض. (ينظر إلى الملحق رقم 07)
- هناك 3 أنواع من الأحواض:
 - ✓ 13 محطة مجهزة بمنصات جانبية متناظرة.
 - ✓ 05 محطات مجهزة بمنصات جانبية غير متناظرة.
 - ✓ 06 محطات مجهزة بمنصة مركزية.

- يبلغ طول كل منصة 50 مترا (باستثناء منحدرات الوصول)، وهو ما يتوافق مع طول قطار الترام (44 مترا).

- محطة 02 SNTF مشتركة بين القسمين (03 منصات: منصتان T1 ومنصة واحدة T2).

- 15 KM de Rails

- 300+ Employés (ينظر إلى الملحق رقم 09-08).

2. المنهجية المتبعة لإنجاز الدراسة:

- المنهج المتبع:

نظرا لتعدد المناهج واختلافها، فكل دراسة علمية تتطلب منا إتباع المنهج المناسب الذي نستطيع من خلاله الوقوف على خطواته العلمية والتي يسمح لنا بالوصول إلى تحقيق النتائج المراد الحصول عليها. فالمنهج العلمي هو مجموعة من القواعد والأنظمة العامة التي يتم وضعها من أجل الوصول إلى حقائق مقبولة حول الظاهرة موضوع الاهتمام من الباحثين

¹ - <http://e-arkeb.setram.dz>

في مختلف مجالات المعرفة الإنسانية.¹ ، وكما قال لوندبرغ Lundberg : " ليس الموضوع هو الذي يصنع العلم بل المنهج "2. فالمنهج كما يعرفه عامر مصباح بأنه: " مجموعة الخطوات العلمية الواضحة والدقيقة التي يسلكها الباحث في مناقشته أو معالجة ظاهرة اجتماعية أو سياسية أو إعلامية معينة "3.

اعتمدنا في دراستنا هذه انطلاقاً من طبيعة موضوع الدراسة والأهداف المرجوة من البحث وطبيعة البيانات المراد جمعها وتحليلها بغرض الإجابة عن تساؤلات البحث، فرضت علينا الاعتماد على المنهج الكمي الذي يسمح بالتعبير عن الظواهر بدقة فائقة ويكشف عن العلاقات الترابطية بين الظواهر وبإدخال المتغيرات الجائزة لتبيين العلاقات الغامضة، وعليه فإن نتائجها العلمية تعوض القصور الذي يعتري المنهج الكيفي.⁴

- عينة الدراسة:

نظراً لحجم مجتمع الدراسة الكبير المتمثل في مستعملي وسيلة النقل الترامواي وصعوبة حصره، ولتعقيدات العدد الضخم من وحدات البحث وكثرة التكاليف وصعوبة الوصول والاتصال معهم جميعاً ، قمنا بالاعتماد على العينة القصدية إذ تعمدنا اختيار عناصرها من المجتمع الأصلي حيث تم توزيع 150 استبيان داخل الترامواي وفي محطات التوقف الخاصة به. وقد استعيد 148 استبيان من أصل 150.

- تقنية جمع البيانات:

لا يمكن فصل منهج البحث عن أدوات جمع البيانات وطرق تفسيرها، فكل هذه المراحل تسهم في بناء نسق بحثي متكامل ومتسق. فطبيعة محتوى الموضوع بما في ذلك الإشكالية والفرضيات المطروحة هي التي تحدد نوع التقنيات الواجب استخدامها، ومن هذا

1 - حسين محمد جواد الجبوري، "منهجية البحث العلمي مدخل لبناء المهارات البحثية"، دار صفاء للنشر والتوزيع- عمان، ط2، 2014، ص177.

2 - غراويتز مادلين، "مناهج العلوم الاجتماعية"، ترجمة سام عمالا، المركز العربي للتعريب والترجمة والتأليف والنشر، دمشق، ط1، 1993، ص 40.

3 - بوحوش عمار وآخرون، "منهجية البحث العلمي وتقنياته في العلوم الاجتماعية"، الناشر المركز الديمقراطي العربي الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية، ط1، 2019، ص 14.

4 - بومخلوف محمد وآخرون، "تأطير الشباب الجزائري ومسألة الثقة دراسة ميدانية"، دار الخلدونية، الجزائر، ط 2020، 1، ص ص 43-44.

المنطلق، اعتمدنا في دراستنا هذه على تقنية الاستبيان كأداة رئيسية للدراسة وهو يندرج ضمن المنهج الكمي. ويعرف على أنه عبارة عن مجموعة من الأسئلة والاستفسارات المتنوعة، والمرتبطة ببعضها البعض بشكل يحقق الهدف، أو الأهداف التي يسعى إليها الباحث، وذلك في ضوء موضوع البحث والمشكلة التي اختارها الباحث بهدف الإجابة عليها من قبل عينة بحثه.¹

وقد قسمنا الاستبيان كالآتي:

- قمنا بتحضير مجموعة من الأسئلة ذات صلة بالموضوع.
- قمنا بتجميع تلك الأسئلة ووضعها في شكل محاور كل محور يتضمن مؤشر من مؤشرات فرضيات الدراسة.
- قمنا بتجربة الاستبيان من خلال الدراسة الاستطلاعية (ينظر إلى الملحق رقم (01) الذي يوضح الاستبيان في الدراسة الاستطلاعية).
- حيث تضمن الاستبيان أسئلة مغلقة نظرا لتماشيتها مع موضوع الدراسة. (ينظر إلى الملحق رقم (02) الذي يوضح الاستبيان في صورته النهائية).
- المحور الأول: يتضمن مجموعة من الأسئلة حول البيانات الشخصية من (01 إلى 05).
- المحور الثاني: يتضمن مجموعة من الأسئلة حول تقييم خدمة النقل الجماعي الحضري بالترامواي لمدينة مستغانم. من (06 إلى 16).
- المحور الثالث: يتضمن مجموعة من الأسئلة حول سلوكيات الأفراد المرتبطة بالتنقل بالترامواي من (17 إلى 24).

تم توزيع الاستبيان (150 استمارة) في ترامواي مستغانم ومحطاته، وكان توزيع الاستبيان بطريقة شخصية، في حين تم استرجاع 148 استمارة من أصل 150 استمارة وهي صالحة للتحليل.

- الأساليب الإحصائية في معالجة الاستبيان وأساليب التحليل الإحصائي:

اعتمد البحث على عدد من الأساليب الإحصائية بهدف تحليل البيانات باستخدام برنامج spss 22 وكانت كالآتي:

¹ - عامر إبراهيم قنديلجي، "البحث العلمي واستخدامات مصادر المعلومات التقليدية والإلكترونية"، دار المسير للنشر والتوزيع والطباعة، عمان، ط6، 2015، ص 165.

- التكرارات والنسب المئوية لعرض نتائج الإجابات المتعلقة بعينة البحث.

كما تم الاعتماد على تقنية الملاحظة بالمشاركة، كأداة ثانوية استعنا بها في البحث الاستطلاعي والتي استمرت معنا عبر مسار البحث كوني من مستعملي هذه الوسيلة التي تعرف على أنها مشاركة الباحث المجتمع الأصلي الذي ينوي إجراء البحث فيه كأن يساهم بالأنشطة التي يريد ملاحظتها ويصبح عضواً مع الجماعة التي يجب أن يلاحظها الباحث ويتأكد بنفسه مباشرة وقد يختفي بعض الباحثين في المجتمع لدراسته كأن يدرس حالة المرض فيقوم بدور المريض ويجمع المعلومات عن طريق الملاحظة، دون معرفتهم¹ بغرض التعرف على ميدان الدراسة وإعطاء صورة عن المظهر العام للميدان خاصة ما يتعلق بوضعية الترامواي ودوره في تحقيق أهداف التنمية الحضرية. ومن أهم الملاحظات التي لاحظناها في الميدان هي كالاتي:

- الحصول على بيانات ومعلومات تتعلق بهذه الوسيلة والإطلاع على البرامج والقوانين الخاصة به.
- أهم الخدمات والخصائص التي يقدمها الترامواي.
- أهم محطات التوقف التي يغطيها الترامواي.
- رصد مختلف آراء مستخدمي هذه الوسيلة وكيفية التعامل معها.
- تصرفات بعض الأطفال داخل الترامواي فور الصعود وطريقة تعاملهم مع القوانين المفروضة داخل الترامواي
- عدم احترام بعض الأفراد لإشارات المرور.
- زيادة السرعة في الأحياء الفارغة مقارنة مع الأحياء المكتظة.
- عدم احترام بعض السيارات لإشارة المرور خاصة في حي 600 مسكن وفي حي 800 مسكن.
- ركوب أكبر عدد من الركاب في محطة كلية الطب ومحطة المركب الرياضي بخروبة ومحطة السكة الحديدية مقارنة مع المحطات الأخرى.
- الفوضى من طرف الركاب خاصة فئة الأطفال مما يؤدي إلى عدم سماع مكبر الصوت.
- اعتذار السائق من الركاب عند توقفه لمدة صغيرة، وتنبيه كل الركاب بأنه سوف يتوقف أو المحطة المتجه إليها.

¹ - وجيه محبوب، "البحث العلمي ومناهجه"، دار المناهج للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2015، ص 181.

- عدم تقبل بعض الركاب عند توقفه أو أي عرقلة من طرف السيارات والأفراد بإشارات تبين بأنهم غير راضيين.
- عدم احترام بعض الأفراد العاديين للأجهزة والأماكن الخاصة بذوي الاحتياجات الخاصة.
- عدم احترام بعض الأفراد لقوانين قطع ممر الترامواي مع العلم توفير مساحة في كل محطة خاصة بقطع الطريق.
- إقبال كبير على الترامواي خاصة من قبل الطلبة الجامعيين والتلاميذ والموظفين في فترات الدوام الصباحية والمسائية.
- التهرب من المصادقة على التذاكر لبعض الركاب عندما لا يكون المراقبين في الترامواي.
- اقتناء الأفراد للتذاكر المصادق عليها من قبل أفراد انتهت رحلتهم.

3. عرض وتحليل نتائج الدراسة

(أ) جداول البيانات الشخصية:

- الجدول رقم (01): يمثل توزيع العينة حسب متغير الجنس.

النسبة %	التكرار	الجنس
40.5	60	ذكر
59.5	80	أنثى
100	148	المجموع

المصدر نتائج الدراسة الميدانية 2024

نلاحظ من خلال الجدول أن أغلبية أفراد العينة إناث أي ما يعادل نسبة 59.5 %، مقارنة بالذكور بنسبة مقدرة 40.5 %.

من خلال هذه النسب يظهر لنا أن نسبة الإناث الأكثر حضورا واستعمالا لوسيلة النقل الترامواي في مستغانم مقارنة بالذكور وذلك لطبيعة الوسيلة بالمقارنة مع وسائل النقل الأخرى، مما يجعلها خيارا جذابا ومريحا وأمنا أكثر للإناث للوصول إلى وجهاتهن في الوقت المحدد ولتفادي الإكتضاض.

- الجدول رقم (02): يمثل توزيع العينة حسب متغير الفئة العمرية.

النسبة %	التكرار	الفئات العمرية
25.7	38	أقل من 18 سنة
73.6	109	من 18 إلى 60 سنة
0.7	01	أكثر من 60 سنة
100	148	المجموع

المصدر نتائج الدراسة الميدانية 2024

يتضح من الجدول رقم (02) أن أغلبية أفراد الدراسة أعمارهم لا تتجاوز 60 سنة و لا تقل عن 18 سنة، (من 18 إلى 60 سنة) فهم يمثلون نسبة 73.6 %، ثم تليها الفئة التي تقل عن 18 سنة والتي تمثل نسبة 25.7 %، في حين نجد نسبة 0.7% تتراوح أعمارهم أكثر من 60 سنة.

ومن هنا نستنتج أن أغلب أفراد عينة الدراسة أعمارهم تفوق 18 سنة ولا تتجاوز 60 سنة والتي تمثل مرحلة النضج والاستقرار الذهني وعدم التسرع وأخذ الحيطة ويكون قادرا على أداء وظائفه واختيار سلوكياته وتحمل مسؤولياتهن كما تتكون فئة الدراسة أساسا من فئة الشباب كونها تمثل مجموع الطلبة الجامعيين والموظفين الأكثر تنقلا باستعمال الترامواي وتأتي نسبة الشيوخ الأقل بتقدير وهذا راجع للتركيب العمري لسكان مستغانم فهي مدينة فتيبة.

- الجدول رقم (03): يمثل توزيع العينة حسب متغير الحالة العائلية.

النسبة %	التكرار	الحالة العائلية
77	114	أعزب
21.6	32	متزوج
1.4	02	مطلق
00	00	أرمل
100	148	المجموع

المصدر نتائج الدراسة الميدانية 2024

يتضح لنا من خلال الجدول أعلاه أن النسبة الأكثر استعمالا لوسيلة النقل الترامواي قدرت بنسبة 77% من أفراد العينة العزاب، في حين بلغت النسبة التي تليها 21.6% من أفراد العينة متزوجين، وهذا راجع إلى أن العزاب أغلبهم شباب وهم الأكثر حركة لغرض

الدراسة أو العمل أو الخروج لترويح عن النفس وتمتعهم بوقت الفراغ أكثر من المتزوجين مما يسمح لهم بالتنقل في الترامواي.

- الجدول رقم (04): يمثل توزيع العينة حسب المستوى التعليمي.

النسبة %	التكرار	المستوى التعليمي
0.7	01	بدون مستوى
02	03	ابتدائي
12.8	19	متوسط
24.3	36	ثانوي
60.1	89	جامعي
100	148	المجموع

المصدر نتائج الدراسة الميدانية 2024

نلاحظ من خلال الجدول أن عدد أفراد العينة معظمهم يحمل مستوى جامعي مقدر بنسبة 60.1 %، ثم تليها المستوى الثانوي بنسبة 24.3 %، في حين نجد نسبة 12.8 % من أفراد العينة لهم المستوى المتوسط أو يزاولون دراستهم بالمتوسطة، وفي الأخير جاءت نسبة 02 % ممن يحملون المستوى الابتدائي وبدون مستوى.

نستنتج من خلال الأرقام المبينة، أن أغلبية أفراد العينة لهم مستوى تعليمي جامعي، وأن الحالة التعليمية لأفراد العينة تعتبر من أهم المؤشرات التي تساعدنا في معرفة مستوى مجتمع الدراسة من وجهة ومن جهة أخرى ملاحظة سلوكيات الأفراد وسياسة المؤسسة المتبعة المرتبطة بالتنقل بالترامواي الواجب احترامها والسلوكيات الواجب الامتناع عنها.

- الجدول رقم (05): يمثل توزيع العينة حسب الوظيفة.

النسبة %	التكرار	نوع الوظيفة
----------	---------	-------------

58.8	87	بدون عمل
30.4	45	موظف
02	03	متقاعد
8.8	13	أخرى
100	148	المجموع

المصدر نتائج الدراسة الميدانية 2024

نلاحظ من خلال قراءة الجدول أن جل مستعملي الترامواي بدون عمل بنسبة 58.8 %، وتليها نسبة 30.4 % من أفراد العينة موظفون، في حين نجد نسبة 8.8% يمارسون مهن أخرى ونسبة 2% يمثلون متقاعدين.

نستنتج مما سبق من نسب أن مستخدمي الترامواي يضم شرائح اجتماعية متنوعة حيث بلغت نسبة بدون عمل 58.8%، ثم نسبة الموظفين 30.4% وعليه يمكن القول أن معظم المتنقلين في الترامواي ينتقلون لغرض دراسي ووظيفي وهذا ما تم ملاحظته من خلال دراستنا الميدانية أن أغلب الركاب كانوا يصعدون وينزلون في المحطات التي بقرب الجامعة من بينها جامعة كلية الطب وجامعة عبد الحميد بن باديس والتلاميذ المتمدرسين الابتدائي، ثانوي، جامعي، والحي الإداري في صلامندر الذي يشهد نزول وصعود العمال بنسبة مرتفعة .

(ب) جداول المحور الأول: تقييم خدمة النقل الحضري الجماعي بالترامواي لمدينة مستغانم.

- الجدول رقم (06): يمثل توزيع العينة حسب سبب التنقل.

النسبة %	التكرار	سبب التنقل
23.6	35	العمل
50	74	الدراسة
6.8	10	السياحة
6.8	10	التسوق
12.8	19	مصالح شخصية
100	148	المجموع

المصدر نتائج الدراسة الميدانية 2024

تستحوذ التنقلات اليومية المرتبطة بالترامواي (الدراسة+العمل) على أكبر نسبة 73.6% (الدراسة 50% والعمل 23.6%) من إجمالي التنقلات اليومية للأفراد وهو المسبب الطبيعي والمحرك للتنقل. استشهدا بالدراسة التي جاء بها بن سالم رمزي التي كانت بعنوان فعالية الترامواي في تطوير النقل الجماعي الحضري بمدينة ورقلة توصل إلى نتيجة مفادها أن أهم تنقلات السكان كانت نحو العمل والدراسة بالدرجة الأولى ثم لقضاء الحاجيات انطلاقاً من المسكن. (ينظر إلى الصفحة 19).

- الجدول رقم (07): يمثل توزيع العينة حسب الرأي حول ثمن التذكرة.

النسبة %	التكرار	ثمن التذكرة
60.8	90	مناسب
39.2	58	غير مناسب
100	148	المجموع

المصدر نتائج الدراسة الميدانية 2024

يبين الجدول رقم (07) آراء المتنقلين حول تسعيرة النقل بالترامواي بحيث تمثل نسبة 60% من آراء أفراد العينة بأن تسعيرة النقل مناسبة وملائمة بالنسبة لهم، نظراً لنوعية الخدمة المقدمة فيه إذا كان يوفر ظروف سفر مريحة وفعالية في الوقت وسلامة عالية فيميل المستخدمون إلى تقدير السعر بأنه مناسب نظراً لهذه المزايا، وكلما كان الدخل الفردي مرتفع

زادت قدرته على تقبل تسعيرة التذكرة ، وتمثل 39.2% نسبة الأفراد الذين يرون أن ثمن التذكرة غير مناسب، وهذا راجع كما أشرنا سابقا إلى الدخل الفردي فهناك من يشتغل والبعض الآخر لا يجد عملا خاصة فئة الشباب، وراجع كذلك إلى قرب المسافة الذي لا يستحق دفع ذلك المبلغ لشراء التذكرة. وإلى التنقلات إذا كانت يومية وكان أكثر من فرد داخل الأسرة ينتقل بالتراموي خاصة فئة التلاميذ والطلبة واستعمالهم أكثر من وسيلة قبل الوصول إلى استخدام الترامواي. مثال التنقل من محطة خروبة إلى محطة الحي الجامعي 01، أي حي 600 مسكن هذه المسافة لا تستحق دفع 40 دج لشراء التذكرة.

- الجدول رقم (08): يمثل توزيع العينة حسب رأيهم حول ثمن الاشتراك.

النسبة %	التكرار	ثمن الاشتراك
73.6	109	مناسب
26.4	39	غير مناسب
100	148	المجموع

المصدر نتائج الدراسة الميدانية 2024

يتضح من خلال الجدول أعلاه أن نسبة 73.6% من أفراد العينة الذين صرحوا أن ثمن الاشتراك مناسب، في حين أن نسبة 26.4% من أفراد العينة الذين صرحوا أن سعر الاشتراك غير مناسب، ويمكن تفسير ذلك انطلاقا من كون مستعملي بطاقة الاشتراك نجد العمال والمتدربين أكثر من غيرهم وهذا ما يشعر المستخدمين بأن ثمن الاشتراك مناسب إذا كان يوفر لهم قيمة أكبر لتوفيرهم المال على المدى الطويل مقارنة بشراء تذاكر فردية أي في حالة شراء تذاكر يوميا تكلف أكثر ثمنا في حين استخدام بطاقة الاشتراك التكلفة تكون أقل ثمنا. كون الاشتراك يخفف من الحاجة لشراء تذاكر فردية يوميا أو بالأحرى في كل وقت، وهذا يوفر الوقت والجهد. يعتبر مستخدم الترامواي من وجهة نظر وظيفية أن التكلفة مناسبة إذا كانت نوعية الخدمة في المتناول لتسهيل عليهم الانتقال والوصول إلى أعمالهم ومدارسهم أو وجهات أخرى بشكل يومي دون الحاجة إلى القلق بشأن تكاليف السفر المتكررة.

- الجدول رقم (09): يمثل توزيع العينة حسب رأيهم في توقيت الترامواي.

النسبة %	التكرار	توقيت الترامواي
----------	---------	-----------------

39.9	59	مناسب
6.1	09	غير مناسب
54.1	80	أحيانا
100	148	المجموع

المصدر نتائج الدراسة الميدانية 2024

يتضح لنا من خلال الجدول الموضح أعلاه أن نسبة 94% أن أعلى نسبة موزعة بين أحيانا ومناسب، في حين صرح 54.1% من أفراد العينة أن توقيت الترامواي على أنه أحيانا يساعدهم، ونسبة 39.9% صرحوا بأن توقيت الترامواي يساعدهم، وهذا راجع إلى الكفاءة وحسن التنظيم في البنية التحتية للمدينة، نظرا لالتزامه بجدول زمني دقيق ومحكم يتناسب مع تنقلات مستخدميها، فهذا يعني أن الخدمة تقام بفعالية مما يسهم في إيجاد شعور بالأمان والثقة والراحة. وقدرة النظام على تلبية احتياجات السكان الحضريين وربط أماكن العمل بالسكن والمرافق العامة بشكل فعال أي التوفيق بين مشاغل الحياة العملية والعائلية بشكل منظم ومواقيت مناسبة، مما يجعل الحياة اليومية أكثر سهولة والقدرة على التنقل بشكل منظم. وهذا ما يدل على أن أوقاته محددة نظرا لتخصيصه أوقات تنقل خاصة بكل مناسبة مثال أوقات التنقل في رمضان من الساعة 07:00 صباحا إلى 01:00 ليلا، وخاصة بكل موسم مثلا في فصل الصيف وفي فصل الشتاء وبالأخص الفترة الليلية التي كانت شبه معدمة قبل إطلاق الترامواي حيز الخدمة. وأوقات خاصة بمناسبة الأعياد الوطنية مثلا مناسبة عيد الفطر أول قاطرة من الساعة 05:30 إلى الساعة 22:00.

- الجدول رقم (10): يمثل توزيع العينة حسب مدى استخدام الترامواي كوسيلة نقل مباشرة.

النسبة %	التكرار	استخدام الترامواي
35.8	53	وسيلة نقل مباشرة.
52	77	وسيلة نقل غير مباشرة.
12.2	18	أحيانا
100	148	المجموع

المصدر نتائج الدراسة الميدانية 2024

يوضح الجدول رقم (11) أن مشكل النقل بخطوط الترام الحالية يبقى مطروح خاصة من ناحية التنقلات صرح 52% من أفراد العينة المتنقلين بالترامواي يلجئون إلى وسائل أخرى لاستكمال حراكهم. هذا يدل على أن الترام يعتبر همزة وصل بين أجزاء المدينة مما سهل التنقلات الداخلية وخارج المدينة مع مركز المدينة من خلال تسهيل وتنظيم التنقلات الخارجية. ربما يلجأ مستخدمي الترامواي التنقل مع وسائل نقل مختلفة لتحقيق التوازن الأمثل بين الراحة والتكلفة والوقت. على سبيل المثال تشهد محطة مركز المدينة إقبالا كبيرا من الركاب لاستعمال الترامواي كوسيلة نقل لإكمال رحلتهم للوصول إلى مكان عملهم أو غير ذلك، لأنها تعد همزة وصل بين أجزاء المدينة. قد يشير أيضا على أن التخطيط الحضري ونظم النقل المواصلات قد لا تغطي جميع المتطلبات المكانية للمستخدمين بشكل فعال. مما يمكن أن يعكس النقص في الخدمة والبنية التحتية بما يضطر الأفراد إلى استخدام أكثر من وسيلة أي الجمع بين وسائل النقل الحضرية.

-الجدول رقم (11): يمثل توزيع العينة حسب الطرق المستخدمة قبل الوصول إلى الترامواي

النسبة %	التكرار	الطرق المستخدمة قبل الوصول إلى الترامواي
14.3	11	السيارة الشخصية
37.7	29	سيارة الأجرة
39	30	الحافلة
9.1	07	المشي
100	*77	المجموع

المصدر نتائج الدراسة الميدانية 2024

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه أن نسبة 39% من أفراد العينة صرحوا على أنهم يستخدمون الحافلة للوصول إلى التنقل بالترامواي، في حين نجد نسبة 37.7% من مستخدمي الترامواي صرحوا أنهم يستخدمون سيارة الأجرة قبل الوصول إلى الترامواي. يمكن تفسير ذلك على أنه ربما تكون الحافلات وسيارة الأجرة متوفرة بشكل أكبر في كثير من الأحيان مقارنة بالسيارة الشخصية أو المشي على الأقدام وتوفرها خصوصا في المناطق التي لا تصل إليها مسارات الترامواي مما يجعلها الخيار المناسب للأجزاء الأولى من الرحلة. هذا راجع أيضا إلى الوضع المادي أي الدخل الفردي يؤثر في اختيار وسائل النقل، أي أن الأشخاص من الطبقات الضعيفة لا يمتلكون سيارة شخصية وبالتالي يعتمدون بشكل أكبر على سيارة الأجرة والحافلات. ويمكن أن نفسر الاعتماد المنخفض على المشي والسيارة الشخصية خوفا وقلقا من الراحة والأمان، مثلا قد تكون الطرق غير آمنة وملائمة للمشبي، وصعوبة العثور على مواقف للسيارات ومخاوف السرقة، يمكن أن تشكل عائقا أمام استخدام السيارة الشخصية. مما يؤدي هذا التنقل بالتنوع في وسائل النقل للوصول إلى الخدمات والمرافق إعطاء أسلوب عيش ونمط حضري مميز.

- **الجدول رقم (12):** يمثل توزيع العينة حسب مدى تغطية الترامواي كل مسارات التنقل.

النسبة %	التكرار	الإجابة
27.7	41	يغطي كل مسارات التنقل
72.3	107	لا يغطي كل مسارات التنقل
100	148	المجموع

المصدر نتائج الدراسة الميدانية 2024

تشير النتائج الإحصائية المسجلة في الجدول والتي عمدنا من خلالها إلى معرفة درجة تقييم مدى تغطية الترامواي كل مسارات التنقل من طرف مستعملي الترامواي، نجد أن 72.3% من أفراد العينة أقرروا أن الترامواي لا يغطي جميع مسارات التنقل، في حين نجد نسبة 27.7% ممن يرون أنها تغطي كل مسارات التنقل.

نستنتج من هذا العرض أن الترامواي لا يغطي جميع الأماكن نظرا لوجود أحياء أخرى التي لا يصل إليها مسار الترامواي، هذا ما يدل على أنه تم توفير الترامواي في المناطق التي تشهد كثافة سكانية في المدينة وفقا لحجم الطلب. هذا ما يجعل المتنقلين يلجؤون إلى وسائل أخرى للوصول إلى استخدام الترامواي لإكمال رحلاتهم. استشهدا بالدراسة التي

قام بها بن سالم رمزي وتوصل إلى نتيجة مفادها أن مسار الترامواي ضعيف الفعالية في تغطية أهم تنقلات السكان بورقلة. (ينظر إلى الصفحة 19).

- الجدول رقم (13): يمثل توزيع العينة حسب أوقات التنقل عبر الترامواي.

النسبة %	التكرار	أوقات التنقل
14.2	21	صباحا فقط
10.1	15	ظهرا فقط
12.8	19	مساء فقط
1.4	02	ليلا فقط
14.9	22	صباحا ومساء
46.6	69	في كل الأوقات حسب الحاجة
100	148	المجموع

المصدر نتائج الدراسة الميدانية 2024

يتضح من خلال الجدول أن معظم تنقلات الأفراد بالترامواي كانت في كل الأوقات حسب الحاجة بنسبة 46.6%، وبنسبة 14.9% من أفراد العينة ينتقلون في الفترة الصباحية والمسائية، ويعود ذلك إلى أن الترامواي جاء بخدمة توفره في كل الأوقات وهذا ما يساعد مستعمليه على التنقل في كل الأوقات مما يدل على أن نظام الترامواي منظم بشكل جيد وفعال بما يلبي احتياجات الركاب في كل الأوقات وقدرته على التكيف مع المتطلبات المختلفة على مدار الأسبوع، يدل أيضا على أن السكان يشغلون وظائف متنوعة تتطلب منهم أن يكونوا نشطين في أوقات مختلفة من اليوم، فمنهم من يعمل في النهار ومنهم من يعمل في الليل أو يحتاج ساعات متأخرة لأسباب مختلفة . يمكن أن تعكس هذه القراءات الإحصائية أيضا استمرارية الترامواي في خدمة الأنشطة الاجتماعية والترفيهية، أي أن السكان يستخدمونه لغرض الترفيه والتنزه وزيارة الأقارب.. الخ، ليس للعمل والدراسة فقط. ويشير إلى رغبة الناس في استخدام وسائل نقل مريحة وآمنة وحديثة وصديقة للبيئة.

- الجدول رقم (14): يمثل توزيع العينة حسب عدد مرات استخدام الترامواي في اليوم الواحد

النسبة %	التكرار	عدد مرات استخدام الترامواي في اليوم الواحد
33.8	50	مرة واحدة
33.1	49	مرتين
5.4	08	ثلاث مرات
27.7	41	أكثر من ثلاث مرات
100	148	المجموع

المصدر نتائج الدراسة الميدانية 2024

يختلف استخدام الترامواي في اليوم الواحد عند أفراد العينة ما بين مرة واحدة بنسبة 33.8% ومرتين بنسبة 33.1% وأكثر من ذلك بنسبة 27.7%، حسب المتنقل واختلاف التردد أي اختلاف في الأوقات وهذا دليل على تواجد وسيلة الترام في كل الأوقات وثقة الأفراد في نوعية الخدمات العامة وفعاليتها بشكل محكم ومتكرر مما يشجع الأفراد على استخدام هذه الوسيلة بناء على موقعهم السكني كوسيلة نقل صديقة للبيئة. ومن يستخدمون الترامواي مرة واحدة في اليوم أو مرتين نظرا لغرض محدد العمل والدراسة بينما الاستخدام المتكرر يدل على ارتباطات اجتماعية وأنشطة يومية مختلفة.

- الجدول رقم (15): يمثل توزيع العينة حسب خدمة النقل بوسيلة الترامواي.

مقبول جدا		مقبول		نوعا ما		غير مقبول		غ.مقبول تماما		المجموع	
النسبة	التكرار	النسبة	التكرار	النسبة	التكرار	النسبة	التكرار	النسبة	التكرار	النسبة	التكرار
51.4%	76	37.2%	55	10.1%	15	1.4%	02	00%	00	100%	148
57.4%	85	33.1%	49	7.4%	11	0.7%	01	1.4%	02	100%	148
28.4%	42	36.5%	54	25%	37	9.5%	14	0.7%	01	100%	148
50%	74	39.2%	58	9.5%	14	1.4%	02	00%	00	100%	148
32.4%	48	30.4%	45	29.7%	44	6.1%	09	1.4%	02	100%	148

المصدر نتائج الدراسة الميدانية 2024

نستنتج من خلال الجدول رقم (16) الرضا الشديد لمستعملي الترامواي من خلال آرائهم حول عوامل اختيار الوسيلة من أمن فقد كان مقبول جدا بنسبة 51.4% و 37.2% مقبول وهذا راجع لحدثة الوسيلة والتواجد المستمر للأمن داخل القاطرات ووجود كاميرات المراقبة ووجود مسجل الصوت وتدعيمها بوجود مركز نداء وطلب إنقاذ صغير، حيث يتم مباشرة بعد الضغط على زر الاتصال الموضح، ربط المتصل مع مركز الأمن على مستوى الترامواي والذي يعمل 24/24 على مدار الأسبوع 7/7.

عامل الراحة داخل الترامواي مقبول جدا بنسبة 57.4% ومقبول بنسبة 33.1% والسبب يعود إلى نوعية الخدمات والأجهزة المقدمة فيه إضافة إلى النظافة التي تلعب دورا كبيرا في راحة مستعملي النقل الجماعي الحضري ورفاهيتهم وحتى الاهتمام بصحتهم، وتقديمه خدمات لذوي الاحتياجات الخاصة التي منعمة في وسائل النقل الجماعية الأخرى.

المعاملة 36.5% مقبولة جدا وهذا ما يدل على أن هناك تجاوب موفق بين الركاب والعمال داخل الترامواي.

السلامة 50% مقبول جدا وهذا ما يدل على أن عربات الترامواي تحتوي على تجهيزات أمنية للحرص التام على سلامة المستعملين وكذا سلامة العربة بحد ذاتها من التخريب ناهيك عن توفير جميع أنواع المعلومات في شكلها المقروء والمسموع وهي المعلومات المتجددة كل مرة وهذا ما يشعر الركاب بالاطمئنان.

احترام المواعيت 32.4% مقبول جدا و 30.4% مقبول و 29.7% نوعا ما وهذا دليل على أن الترامواي يعزز الثقة لدى مستخدميه مما يزيد من ثقتهم في الخدمات العامة ويعطي نظرة عن مستوى عالي من النظام والانضباط والتحكم داخل المدينة مما يسمح للأفراد الالتزام بالمواعيد العامة والخاصة ويساهم هذا الأخير أيضا في توفير استقرار وتوازن اجتماعي يسمح للأفراد بالتخطيط الأمثل لأنشطتهم للتخفيف من ضغوطاتهم اليومية المتعلقة بالتنقل والتأخر، ويمكن تفسير نوعا ما لا يكفي لإدراك التنقلات في أوقات جيدة لتوسع نطاق النقل الحركية وكثرتها ويعود سبب ذلك إلى العراقيل التي تواجههم، كتواجد سيارات متوقفة أو مجموعة أشخاص تسير على مسار الترامواي، إضافة إلى عدم احترام سائقي السيارات للإشارات المرورية التي تعطي أولوية لسير الترامواي في بعض التقاطعات مع الطريق.

(ج) جداول المحور الثاني: مواقف الأفراد من الإرشادات في الترامواي.

- الجدول رقم (16): يبين مواقف مجتمع الدراسة من العبارة رقم (01) نص العبارة " يحترم الركاب المقاعد المخصصة لكبار السن وذوي الاحتياجات الخاصة داخل ترامواي مستغانم".

النسبة المئوية %	التكرار	الإجابة
25.7	38	موافق بشدة
31.5	46	موافق
16.2	24	محايد
18.2	27	غير موافق
8.8	13	غير موافق بشدة
100	148	المجموع

المصدر نتائج الدراسة الميدانية 2024

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه في العبارة رقم (01) أن أعلى نسبة 31.1% من مجتمع الدراسة موافقين على أن الركاب يحترم المقاعد المخصصة لكبار السن وذوي الاحتياجات الخاصة داخل الترامواي، مقابل نسبة 25.7% من أفراد العينة موافقين بشدة على أن الركاب يحترم المقاعد المخصصة لكبار السن وذوي الاحتياجات الخاصة داخل ترامواي مستغانم، أما نسبة 18.2% من أفراد العينة غير موافقين هذا السلوك داخل الترامواي، أما نسبة 16.2% صرحوا بأنهم محايدين على أن الركاب يحترم المقاعد المخصصة لكبار السن وذوي الاحتياجات الخاصة، ونجد نسبة 8.8% من مجتمع الدراسة غير موافقين بشدة. ويمكن أن نفسر ذلك على أن الترامواي نجح في ارتقاء سلوكيات الأفراد من خلال وضع علامات واضحة على المقاعد والأجهزة المخصصة لكبار السن وذوي الاحتياجات الخاصة ليتمكن الركاب من التعرف عليها بسهولة وتطبيقها بشكل فعال وإتباعها من قبل الأفراد، ويدل على أن هناك ثقافة ووعي اتجاه احترام كبار السن وذوي الاحتياجات الخاصة في المجتمع مما يجعل الركاب يهتمون ويمنحونهم الأولوية لهم كونها فئة حساسة في المجتمع تحتاج إلى نوع من الاهتمام والتكفل السليم والمريح لهم وهذا ما وفرته وسيلة النقل الترامواي مما جعلت الركاب يرتقون إلى مستوى معين من التضامن الاجتماعي الموجود بين الركاب وارتقاء مستوى الوعي في المجتمع.

- الجدول رقم (17): يبين مواقف مجتمع الدراسة من العبارة رقم (02) نص العبارة " يمنح الركاب التفهم ويمنحون الأولوية للركاب الصاعدين والنازلين قبل إغلاق أبواب الترامواي ".

النسبة المئوية %	التكرار	الإجابة
14.2	21	موافق بشدة
28.4	42	موافق
12.2	18	محايد
32.4	48	غير موافق
12.8	19	غير موافق بشدة
100	148	المجموع

المصدر نتائج الدراسة الميدانية 2024

من خلال الجدول أعلاه في العبارة رقم (02) يرى 32.4% من العينة المأخوذة غير موافقين على أن يظهر الركاب التفهم ويمنحون الأولوية للركاب الصاعدين والنازلين قبل إغلاق الأبواب داخل الترامواي، مقابل نسبة 28.4% من أفراد العينة موافقين على أن الركاب يظهر التفهم ويمنحون الأولوية للركاب الصاعدين والنازلين قبل إغلاق أبواب الترامواي، أما نسبة 14.8% من أفراد العينة موافقين بشدة على أن الركاب يظهرون التفهم ويمنحون الأولوية للركاب الصاعدين والنازلين قبل إغلاق أبواب الترامواي. حين نجد نسبة 12.8% من مجتمع الدراسة غير موافقين بشدة على أن الركاب يظهرون التفهم ويمنحون الأولوية للركاب الصاعدين والنازلين في الترامواي. ونجد نسبة 12.2% من مجتمع الدراسة محايدين لهذا السلوك.

يتبين من خلال التفسير الكمي بأن هذا السلوك غير المقبول راجع إلى نقص الوعي الاجتماعي للأفراد مما يؤدي إلى عدم التفاهم الكافي أو الإدراك لأهمية إعطاء الأولوية للصاعدين والنازلين، مما ينتج عنه قلة الاحترام للفضاء الخاص وتجاهل المعايير الجماعية خلال استخدام وسائل النقل، ويدل أيضا إلى عدم وجود قوانين وأنظمة تحذيرية تنبه الركاب عند الصعود والنزول مما قد يجعل بعض الركاب لا يهتمون بإتباع القواعد ونظرا لتخوف الركاب الصاعدين من انطلاق الترام بسبب عدم تحديد مدة توقفه وقصرها في المحطات. وهذا ما تم ملاحظته خلال الدراسة الميدانية، يمكن أيضا تفسير هذا السلوك بالرجوع إلى

ضغط الوقت والشعور بالاستعجال وهذا ما هو شائع في حياتنا اليومية بالأخص في الوسط المدني، غياب أيضا عامل تحفيز الركاب على التصرف بانتظام ورعاية واحترام متبادل بين الركاب، يمكن لهذه السلوكيات أن تزيد من التوتر والانزعاج وعدم الراحة لمستخدميه مما يؤثر سلبا على تجربة التنقل في الترامواي.

- الجدول رقم (18): يبين مواقف مجتمع الدراسة من العبارة رقم (03) نص العبارة " يلتزم الركاب بالحفاظ على نظافة مقاعدهم والمحيط داخل الترامواي ".

النسبة المؤوية %	التكرار	الإجابة
19.6	29	موافق بشدة
27.7	41	موافق
16.2	24	محايد
21.6	32	غير موافق
14.9	22	غير موافق بشدة
100	148	المجموع

المصدر نتائج الدراسة الميدانية 2024

يتبين لنا من خلال الجدول أعلاه في العبارة رقم (03) أن أعلى نسبة 27.7% من أفراد العينة موافقين على أن الركاب يلتزم بالحفاظ على نظافة مقاعدهم والمحيط داخل الترامواي. حيث نجد نسبة 21.6% من أفراد العينة غير موافقين على أن يلتزم الركاب بالحفاظ على نظافة مقاعدهم والمحيط داخل الترامواي، أما نسبة 19.6% من أفراد العينة موافقين بشدة على أن الركاب يلتزم بالحفاظ على نظافة مقاعدهم والمحيط داخل الترامواي، نجد نسبة 16.2% محايدين على هذا التصرف من قبل الركاب داخل الترامواي، في حين نجد نسبة 14.9% من مجتمع الدراسة غير موافقين بشدة كذلك على هذا السلوك.

وكتحليل سوسيولوجي نقول أن الالتزام بالحفاظ على نظافة المقاعد والمحيط داخل الترامواي راجع إلى وجود وعي لدى الأفراد بأهمية النظافة وكيفية تأثيرها على رفاهية وراحة جميع الركاب، ويعكس هذا السلوك الإيجابي قيما ثقافية واجتماعية مشتركة حول النظافة وطريقة التعامل والحفاظ على الفضاءات المشتركة، وأيضا نتيجة لوجود عقوبات فعالة وتحفيزات للسلوك الإيجابي مما يحفز الأفراد على الالتزام بالقوانين على سبيل المثال مسابقة شهر رمضان المبارك الذي شهد مسابقة طيلة الشهر متمثلة في الاحتفاظ بالذاكرة

المستعملة لربح جائزة للفائز، يعود ذلك أيضا إلى الرضا التام للركاب على نوعية الخدمة المقدمة مما يحفزهم على الرعاية والاهتمام بتلك الخدمات.

يعود سبب عدم احترام بعض الركاب لهذا السلوك بالرغم من توفر ترامواي مستغانم على تجهيزات النظافة لم يمنع ذلك المستعملين من تسيخه وإلقاء القاذورات ومخلفاتهم في غير أماكنها مما يجعلهم متسببين في الواقع الذي تعيشه وسائل النقل الحضري الجماعي حاليا وخاصة مخلفات بطاقات ركوب الترامواي (التذاكر) ويمكن التقليل من هذه الممارسات الغير مرغوب فيها من خلال توفير خاصية إعادة شحن الركوب للجميع، حيث يمكن للراكب إعادة استعمال نفس بطاقة الركوب عدة مرات من خلال إعادة شحنها فقط دون اقتناء تذكرة أخرى ومقابل ثمن أقل بالنسبة لشراء تذكرة يوميا، وهذا ما يتطلب الحاجة إلى المزيد من الجهود لتحسين هذه السلوكيات من تشديد الرقابة وزيادة حملات التوعية.

- الجدول رقم (19): يبين مواقف مجتمع الدراسة من العبارة رقم (04) نص العبارة " يلتزم الركاب باحترام قانون ممنوع الأكل ".

النسبة المئوية %	التكرار	الإجابة
23	34	موافق بشدة
16.2	24	موافق
10.1	15	محايد
38.5	57	غير موافق
12.2	18	غير موافق بشدة
100	148	المجموع

المصدر نتائج الدراسة الميدانية 2024

يظهر الجدول أعلاه في العبارة رقم (04) أن أعلى نسبة 38.5% من أفراد العينة غير موافقين على أن الركاب يلتزمون باحترام القوانين الداخلية المعلنه في الترامواي مثل ممنوع الأكل، ونجد نسبة 23% من أفراد العينة موافقين بشدة على أن يلتزم الركاب باحترام قانون ممنوع الأكل، مقابل نسبة 16.2% من أفراد العينة موافقين على أن الركاب يلتزمون باحترام قانون ممنوع الأكل. أما نسبة 12.2% من أفراد العينة غير موافقين على أن الركاب يحترم قانون ممنوع الأكل، ونسبة 10.1% محايدين على أن الركاب يحرمون قانون ممنوع الأكل.

ويمكن تفسير هذا العرض على أنه راجع إلى العادات الثقافية والسلوكية للأفراد أي أن الأكل بالنسبة لهم شيء مهم في حياتهم اليومية لا يستطيعون التخلي عنه أي يتلقون صعوبة في تغيير العادات حتى ولو وجدت قوانين تمنع هذا السلوك، وربما يعود سبب هذا السلوك السلبي إلى قلة الرقابة والعقوبات وضعف في تطبيق القوانين بصرامة على المخالفين، ويدل أيضا على نقص المساحات المخصصة للأكل، مثلا عدم توفير مساحات مخصصة لتناول الطعام في محطات الترامواي، ويرجع هذا أيضا إلى الضغوط اليومية للركاب منها ضغوط العمل أو الدراسة أي ضغط الوقت وهذا ما يجعلهم يعتمدون على وسائل النقل العام لتناول وجباتهم مما يجعلهم يتجاهلون قانون ممنوع الأكل. على سبيل المثال من خلال الملاحظات اليومية لفت انتباهي أن هناك أولياء يقدمون الأكل لأولادهم مجرد بكائهم لإسكاتهم وإرضائهم.

- الجدول رقم (20): يبين مواقف مجتمع الدراسة من العبارة رقم (05) نص العبارة

" يلتزم الركاب باحترام قانون ممنوع صعود الحيوانات "

النسبة المؤوية %	التكرار	الإجابة
63.5	94	موافق بشدة
24.3	36	موافق
4.1	06	محايد
6.8	10	غير موافق
1.4	02	غير موافق بشدة
100	148	المجموع

المصدر نتائج الدراسة الميدانية 2024

من خلال الجدول أعلاه في العبارة رقم (05) يرى نسبة 63.5% من مجتمع الدراسة موافقين بشدة على أن الركاب يحترمون قانون ممنوع صعود الحيوانات داخل الترامواي، أما نسبة 24.3% موافقين على أن الركاب يحترمون قانون ممنوع صعود الحيوانات، ونسبة 6.8% غير موافقين على هذا التصرف، في حين نجد نسبة 5.2% محايدين وغير موافقين بشدة على أن الركاب يحترمون قانون ممنوع صعود الحيوانات.

ويمكن تفسير احترام الركاب لقانون ممنوع صعود الحيوانات إلى وجود وعي ثقافي لدى الركاب لتفهم أهمية عدم إزعاج الركاب الآخرين أو تعريضهم للخطر حفاظا على صحتهم وسلامتهم من خلال إحضار حيواناتهم الأليفة داخل الترامواي، وتخوفهم من فرض عقوبات عليهم في حالة عدم الالتزام بالقانون. ويرجع سبب احترام الركاب للقوانين نتيجة للتنشئة الاجتماعية وقيمهم الشخصية وكذلك نظرا لاندثار ثقافة اصطحاب الحيوانات عند الخروج في المجتمع المستغامي.

- الجدول رقم (21): يبين مواقف مجتمع الدراسة من العبارة رقم (06) نص العبارة " يحافظ الركاب على الهدوء داخل الترامواي والتقليل من مستويات الضوضاء".

النسبة المئوية %	التكرار	الإجابة
16.2	24	موافق بشدة
20.3	30	موافق
9.5	14	محايد
25.7	38	غير موافق
28.4	42	غير موافق بشدة
100	148	المجموع

المصدر نتائج الدراسة الميدانية 2024

من خلال الجدول أعلاه في العبارة رقم (21) تبين 28.4% من مجتمع الدراسة غير موافقين بشدة على أن الركاب يحافظون على الهدوء داخل الترامواي وتقليل من مستويات الضوضاء المزعجة، مقابل نسبة 25.7% من أفراد العينة غير موافقين على أن الركاب يحافظون على الهدوء داخل الترامواي وتقليل من مستويات الضوضاء المزعجة، أما نسبة 20.3% من أفراد العينة موافقين على أن الركاب يحافظون على الهدوء داخل الترامواي وتقليل من مستويات الضوضاء المزعجة، في حين نجد نسبة 16.2% موافقين بشدة على أن الركاب يحافظون على الهدوء داخل الترامواي، ونسبة 9.5% صرحوا بأنهم محايدون على أن الركاب يحافظون على الهدوء داخل الترامواي.

نفسر في ضوء هذه النتائج على أنه يوجد اختلاف ثقافي بين الركاب حيث ينظر في بعض الثقافات إلى التعبير الصوتي في الفضاءات العامة على أنه أمر طبيعي ومقبول، بينما يعتبر في ثقافات أخرى خرقا للقواعد الاجتماعية، كما يشير هذا السلوك الغير مرغوب فيه

إلى نقص في الإدراك الاجتماعي ونقص الوعي بأهمية الفضاء الشخصي بتجاهلهم كيف يمكن أن تؤثر أصواتهم على راحة الركاب الآخرين وحاجتهم للراحة والهدوء، والرجوع أيضا إلى تأثير التكنولوجيا أي استخدام الأجهزة الإلكترونية دون وعي بمستوى الصوت المرتفع، مثلا التحدث في الهواتف أو الاستماع إلى الموسيقى، قد يساهم في مستويات الضوضاء وهذا ما تم ملاحظته ميدانيا وما يزعج الركاب أكثر.

- الجدول رقم (22): يبين مواقف مجتمع الدراسة من العبارة رقم (07) نص العبارة " يوجد تفاعل ايجابي بين الركاب مع بعضهم البعض داخل الترامواي " .

النسبة المئوية %	التكرار	الإجابة
12.8	19	موافق بشدة
37.8	56	موافق
25	37	محايد
11.5	17	غير موافق
12.8	19	غير موافق بشدة
100	148	المجموع

المصدر نتائج الدراسة الميدانية 2024

من خلال قراءة نتائج الاستبيان يتضح من خلال العبارة رقم (07) أن أعلى نسبة 37.8% من أفراد العينة موافقين على أن يوجد تفاعل ايجابي بين الركاب مع بعضهم البعض داخل الترامواي، حيث نجد نسبة 25% من أفراد العينة محايدين على أنه يوجد تفاعل ايجابي بين الركاب مع بعضهم البعض داخل الترامواي، أما نسبة 12.8% موافقين بشدة على أنه يوجد تفاعل ايجابي بين الركاب مع بعضهم البعض داخل الترامواي. ونسبة 12.5% من مجتمع الدراسة صرحوا على أنهم غير موافقين بشدة على أنه يوجد تفاعل ايجابي بين الركاب مع بعضهم البعض داخل الترامواي، في حين نجد نسبة 11.5% من مجتمع الدراسة غير موافقين على أنه يوجد تفاعل ايجابي بين الركاب.

نفسر ذلك على أنه يوجد تماسك ترابط بين الركاب وشعورهم بالانتماء إلى نفس المجتمع ويمكن تفسير هذه الظاهرة على أنها وظيفة اجتماعية تساهم في استقرار وتوازن المجتمع وعلى أنها نتيجة للتفاعلات بين الركاب وسلوكياتهم. مما يدل أيضا على الإقبال

والتزايد المستمر على استعمال الترامواي الذي يولد نوعا من الألفة بين الركاب ما تؤدي في الغالب إلى توطيد علاقات ودية والتبادل الاجتماعي فيما بينهم.

- الجدول رقم (23): يبين مواقف مجتمع الدراسة من العبارة رقم (08) نص العبارة " يظهر الركاب تعاوننا مع فريق العمل داخل الترامواي ".

النسبة المئوية %	التكرار	الإجابة
11.5	17	موافق بشدة
35.1	52	موافق
23	34	محايد
15.5	23	غير موافق
14.9	22	غير موافق بشدة
100	148	المجموع

المصدر نتائج الدراسة الميدانية 2024

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه في العبارة (08) أن نسبة 35% من أفراد العينة موافقين على أن يظهر الركاب تعاوننا مع فريق العمل داخل الترامواي، ونجد نسبة 23% من أفراد العينة محايدين على أن الركاب يظهر تعاوننا مع فريق العمل داخل الترامواي، أما نسبة 15.5% من أفراد العينة غير موافقين على أن يظهر الركاب تعاوننا مع فريق العمل داخل الترامواي، ونسبة 14.9% من مجتمع الدراسة غير موافقين بشدة على أن يظهر الركاب تعاوننا مع فريق العمل، في حين نجد نسبة 11.5% من أفراد العينة موافقين على أنه يوجد تعاون مع فريق العمل داخل الترامواي.

ونفسر ذلك على وجود نوع من المبالاة والمسؤولية والاحترام اتجاه فريق العمل و شعور الركاب بالرضا اتجاه الخدمة المقدمة والمعاملة الجيدة التي يتلقونها من قبل فريق العمل خاصة عند مراقبة التذاكر إذا كان مصادق عليها من قبل الركاب. ويدل هذا أيضا على البيئة الثقافية الحضرية للترامواي التي تشجع على التعاون والمشاركة كقيم مطلوبة مما يؤدي إلى تفاعل وتجاوب إيجابي بين الركاب وفريق العمل والتعاون فيما بينهم واستيعابهم لأدوارهم الاجتماعية داخل الترامواي. وبالتالي فإنهم يشاركون بشكل إيجابي في الحفاظ على النظام وكفاءة الخدمة محققا هذا التعاون وظيفية اجتماعية مهمة من حيث تنظيم وارتقاء السلوك داخل الأماكن العامة مما يساهم في تعزيز النظام وتقليل النزاعات.

- الجدول رقم (24): يبين مواقف مجتمع الدراسة من العبارة رقم (09) نص العبارة " يلتزم الركاب بالمصادقة على تذكرة الترامواي ".

النسبة المئوية %	التكرار	الإجابة
15.5	23	موافق بشدة
31.1	46	موافق
19.6	29	محايد
16.2	24	غير موافق
17.6	26	غير موافق بشدة
100	148	المجموع

المصدر نتائج الدراسة الميدانية 2024

من خلال الجدول أعلاه في العبارة رقم (09) نلاحظ أن نسبة 31.1% من مجتمع الدراسة موافقين على أن يلتزم الركاب بالمصادقة على تذكرة الترامواي، أما نسبة 19.6% من مجتمع الدراسة محايدين على أن يلتزم الركاب بالمصادقة على تذكرة الترامواي، ونسبة 17.6% من أفراد العينة صرحوا بأنهم غير موافقين بشدة على أن يلتزم الركاب بالمصادقة على تذكرة الترامواي، مقابل نسبة 16.2% غير موافقين على أن يلتزم الركاب بالمصادقة على تذكرة الترامواي، في حين نجد نسبة 15.5% موافقين بشدة على أن مستعملي الترامواي يقومون بالمصادقة على التذكرة.

من خلال النتائج المعطاة يمكن تفسير هذا الالتزام على أن الركاب يحترمون القوانين والأنظمة المعمول بها في استخدام الترامواي على وجود ضمير جمعي يوجه السلوك الاجتماعي والتخوف من دفع غرامة مالية مقابل هذا التصرف المقدرة بـ 200 دج مع أخذ التذكرة الغير مصادق عليها، ويدل أيضا على رضا الركاب على سعر التذكرة المحدد بـ 40 دج نظرا وعلى نوعية الخدمة المقدمة من قبل الشركة المسؤولة عن الترامواي.

- الجدول رقم (25): يبين موقف مستخدمي الترامواي من توقيت الترامواي حسب الوظيفة.

المجموع	غير مقبول تماما		غير مقبول		نوعا ما		مقبول		مقبول جدا		احترام موافقت الوظيفة	
	النسبة %	ك	النسبة %	ك	النسبة %	ك	النسبة %	ك	النسبة %	ك		
100	87	1.1	01	6.9	06	33.3	29	34.5	30	24.2	21	بدون عمل
100	45	2.2	01	4.4	02	22.2	10	26.7	12	44.5	20	موظف
100	03	0.0	00	0.0	00	66.7	02	0.0	00	33.3	01	متقاعد
100	13	0.0	00	7.6	01	23.1	03	23.1	03	46.2	06	أخرى
100	148	1.4	02	6.1	09	29.7	44	30.4	45	32.4	48	المجموع

المصدر نتائج الدراسة الميدانية 2024

نلاحظ من خلال معطيات الجدول أعلاه أن 87 فرد من أفراد العينة الذين ليس لديهم عمل كانت آرائهم حول توقيت الترامواي كالتالي (مقبول 34.5%، نوعا ما 33.3%، مقبول جدا 24.1%، غير مقبول تماما 6.9%، غير مقبول تماما 1.2%). يشير هذا إلى تعود الأشخاص الذين ليس لديهم عمل على توقيت تحرك الترامواي وليس بحاجة لتغييره وعدم مواجهتهم مواقف تحتم عليهم تقييم جدول الزمني بشكل سلبي. ونظرا لاحتياجاتهم المختلفة بالنسبة للمواصلات العامة حيث أنهم قد يميلون لاستخدام الترامواي لأسباب مثل التنزه والتسوق... الأمر الذي يسمح بتقييم أكثر اعتدالا لتوقيت الترامواي. في حين كانت آراء 45 فرد من العينة الموظفين حول توقيت الترامواي كالتالي (مقبول جدا 44.4%، مقبول 26.7%، نوعا ما 22.2%، غير مقبول 4.4%، غير مقبول تماما 2.2%). راجع إلى توافق وتناسق الجدول الزمني للترامواي مع أوقات العمل العادية واحتياجاتهم اليومية فقد يجد الأفراد الذين لديهم وظائف أن هذه الخدمة تلبي احتياجاتهم بشكل منتظم وفعال مما يعكس رضاهم عن التوقيت. في حين كانت آراء 03 فرد من العينة المتقاعدين حول توقيت الترامواي (نوعا ما 66.6%، مقبول جدا 33.3%). قد لا يعتمد المتقاعدون على الترامواي بشكل يومي وبالتالي لا يؤثر توقيته بشكل مباشر على روتين حياتهم اليومية وتقييمهم لتوقيت الترامواي من منظور الخدمة والراحة أكثر من إمكانية الالتزام بجدول زمني دقيق، ربما يمتلك بعض المتقاعدين وسائل نقل بديلة ولا يعتمدون كلياً على الترامواي مما يجعل أهمية التوقيت ليست من اهتماماتهم بالدرجة الأولى. في حين كانت آراء 13 فرد من العينة الذين لديهم وظائف أخرى غير هذه الوظائف حول توقيت الترامواي كالتالي

(مقبول جدا 46.2% .مقبول 23.1% .نوعا ما 23.1% .غير مقبول 7.7%). يدل هذا على أن مستخدمي الترامواي الذين يشغلون وظائف أخرى بأنهم قادرين على استغلال وقتهم بفعالية كبيرة، مما يؤدي إلى تحسين الإنتاج في مجالاتهم الوظيفية.

نستخلص في الأخير أن توقيت الترامواي مناسب لكل شرائح المجتمع بمدينة مستغانم من بطالين، موظفين، متقاعدين، ومن يشغلون وظائف أخرى مما يدل على أن خدمات الترامواي صممت بشكل شامل يأخذ في عين الاعتبار احتياجات مختلفة ومتنوعة للأفراد مساهما في البناء الوظيفي والتكامل الاجتماعي وتبادل الخبرات والمعارف بين مختلف الشرائح الموجودة في المجتمع للحد من التمايز الطبقي أيضا يعكس نظامه العام مراعاة احتياجات مستخدميهم مما يثبت أيضا جهود المدينة نحو الاستدامة وتخطيط حضري محكم وناجح.

- الجدول رقم (26): يبين موقف مستخدمي الترامواي من محافظة الركاب على الهدوء داخل الترامواي والتقليل من مستويات الضوضاء حسب الفئة العمرية.

العبرة 20 الفئة العمرية	موافق بشدة		غير موافق		محايد		موافق		موافق بشدة	
	ك	النسبة %	ك	النسبة %	ك	النسبة %	ك	النسبة %	ك	النسبة %
أقل من 18 سنة	03	7.9	07	18.4	03	7.9	03	7.9	07	18.4
من 18- 60 سنة	21	19.3	23	21.1	11	10.1	29	26.6	25	22.9
60 سنة فأكثر	00	00	00	00	00	00	01	100	00	00
المجموع	24	16.2	30	20.3	14	9.5	38	25.7	42	28.4

المصدر نتائج الدراسة الميدانية 2024

نلاحظ من خلال معطيات الجدول أعلاه أن 109 فرد من العينة الذين سنهم أقل من 18 سنة كان موقفهم من محافظة الركاب على الهدوء داخل الترامواي والتقليل من مستويات الضوضاء كالتالي (غير موافق 26.6% . موافق 21.1% . موافق بشدة 19.3% . غير موافق بشدة 16.9% . محايد 10.1%). وذلك راجع إلى غياب التحفيز التي تشجع الشباب للحفاظ على الهدوء وأيضا إلى تجاهلهم لأهمية الهدوء داخل الترامواي. في حين كانت آراء 38 فرد من العينة الذين سنهم يتراوح ما بين 18 سنة إلى 60 سنة كان موقفهم

اتجاه هذا السلوك كالتالي (غير موافق بشدة 44.7%، غير موافق 21.1%، موافق 18.4%، موافق بشدة ومحاييد نفس النسبة 7.95%). يشير هذا إلى عدم وجود تنفيذ كاف لقوانين الحفاظ على الهدوء أو نقص في الوعي بأهمية تقليل الضوضاء في الأماكن العامة. في حين كانت آراء 1 فرد من العينة الذين سنهم 60 سنة فأكثر (غير موافق 100%). راجع هذا إلى حاجة كبار السن للهدوء والاسترخاء أو الحاجة إلى بيئة هادئة نظرا إلى أن هذه الفئة مع التقدم في العمر تصبح ذات حساسية اتجاه الضوضاء والفوضى و تظهر هذه الملامح السوسولوجية اختلافا في القيم الثقافية والتغيرات التي طرأت عبر الأجيال إذ يمكن أن يكون لدى كبار السن مفهوم مختلف تماما عن الآداب العامة والأصول الاجتماعية مقارنة بالأجيال الحديثة. وما نستخلصه من خلال هذا الجدول أن كل الفئات العمرية المستخدمة لهذه الوسيلة غير موافقين على هذا السلوك وهذا راجع إلى ما تم ذكره سابقا مما تعكس هذه الآراء كيف يستجيب الأفراد للفضاء العام ويعبرون عن حقهم في الحصول على تجربة ممتعة أثناء التنقل.

الجدول رقم (27): يبين العلاقة بين ثمن التذكرة وموقف مستخدمي الترامواي من التزام الركاب بالمصادقة على تذكرة الترامواي.

المجموع		مقبول		غير مقبول		نوعا ما		مقبول		مقبول جدا		المصادقة على التذاكر ثمن التذكرة
النسبة	ك	النسبة	ك	النسبة	ك	النسبة	ك	النسبة	ك	النسبة	ك	
%		%		%		%		%		%		
100	90	26.7	24	14.4	13	14.4	13	28.9	26	15.6	14	مناسب
100	58	3.4	02	19	11	27.6	16	34.5	20	15.5	09	غير مناسب
100	148	17.6	26	16.2	24	19.6	29	31.1	46	15.5	23	المجموع

المصدر نتائج الدراسة الميدانية 2024

نلاحظ من خلال معطيات الجدول أعلاه أن 90 فرد من العينة الذين صرحوا بأن ثمن التذكرة مناسب كان موقفهم من التزام الركاب بالمصادقة على تذكرة الترامواي كالتالي (موافق 28.9%، غير موافق بشدة 26.7%، موافق بشدة 15.6%، محايد وغير موافق كانت لهم نفس النسبة 14.4%). وهذا للحفاظ على نظام النقل العام وتمويل خدمات النقل التي تقع ضمن نطاق السلوكيات التي وافقوا عليها. في حين كان موقف 58 فرد من العينة الذين صرحوا بأن ثمن التذكرة غير مناسب كان موقفهم من التزام الركاب بالمصادقة على

تذكرة الترامواي كالتالي (موافق 34.5% محايد 27.6% موافق بشدة 15.5% غير موافق 19% غير موافق بشدة 3.4%). هذا ربما ليس ملائم مع الخدمات المقدمة، رغم ذلك وافقوا على وجوب المصادقة على التذكرة وتجنب التعرض للعقوبة أو شراء تذكرة جديدة.

تشير الدلائل على أن المؤشرات التي يمكن استنتاجها من البيانات المتحصل عليها، تؤكد بالفعل أن سلوك المصادقة على تذاكر الترامواي أهم بكثير إن كان ثمن التذكرة مناسب أو غير مناسب، من خلال ما تقدمه من حماية قانونية في حال وجود مراقبين يطلبون التذاكر للتأكد إذا كان مصادق عليها أم لا أو في حالات الحوادث أو الاستفسارات، وما نستخلصه من خلال هذا الجدول أنه بالرغم من أن البعض يرى أن ثمن تذكرة الترامواي غير مناسب إلا أنهم يوافقون على ضرورة المصادقة على التذاكر من أجل تفادي ما تم ذكره سابقا.

4. النتائج العامة للدراسة

من خلال القراءة الإحصائية للجدول وسيرورة التحليل السوسولوجي يمكننا تلخيص أهم نتائج الدراسة الميدانية فيما يلي:

نتائج الفرضية الأولى:

نص الفرضية الأولى:

ساهمت وسيلة النقل الترامواي في التنمية الحضرية لدى مستخدميها من خلال ترسيخ قيم احترام الوقت والراحة والأمان

تبين لنا من خلال سيرورة الدراسة الميدانية أن وسيلة النقل الترامواي ساهمت في التنمية الحضرية لدى مستخدميها من خلال ترسيخ قيم احترام الوقت والراحة والأمان، يظهر هذا من خلال:

1. الترامواي لا يغطي جميع الأماكن نظرا لوجود أحياء أخرى لا تصل إليها مسارات الترامواي.
2. مع ذلك فقد سهلت هذه الوسيلة التنقلات الداخلية والخارجية مع مركز المدينة من خلال تسهيل وتنظيم التنقلات حسب رأي أفراد العينة.
3. قد يضطر بعض أفراد العينة على استخدام وسائل نقل فردية أو جماعية قبل وبعد استخدام الترامواي نظرا للأسباب السالف ذكرها المتعلقة بمحدودية خط الترامواي مما يؤثر على زيادة تكلفة التنقل بالنسبة للمستخدمين.

4. عبر أفراد العينة على أن تسعيرة النقل الخاصة بالترامواي مناسبة وملائمة مقارنة بنوعية الخدمات التي يقدمها.
5. كما أن تسعيرة ثمن الاشتراك مناسبة حسب أفراد العينة .
6. إضافة إلى أن الفئة الأكثر استعمالاً لبطاقة الاشتراك هي فئة المتدربين الطلبة والعمال.
7. حسب أفراد العينة فإن توقيت الترامواي مناسب وهذا ما يعكس الكفاءة وحسن التنظيم في البنية التحتية والتزامه بجدول زمني دقيق وموثوق وقدرته على التنقل بشكل منتظم وبمواقيت ملائمة تساعد الموظفين والمتدربين.
8. عكس وسائل النقل الجماعية الأخرى المتوفرة على مستوى مدينة مستغانم فإن الترامواي يقدم خدماته في كل الأوقات صباحاً، مساءً، ليلاً بنفس التسعيرة وبنفس مستوى الخدمات .
9. اتجه أفراد العينة إلى أن الترامواي كوسيلة نقل جماعية جديدة في مدينة مستغانم وفرت لمستخدميها الأمن والراحة والمعاملة والسلامة واحترام المواقيت. وعليه نستنتج من خلال ما سبق أن الفرضية الأولى تحققت.

نتائج الفرضية الثانية:

نص الفرضية الثانية:

ساهمت وسيلة النقل الترامواي من خلال البيئة الخاصة التي يعرضها في ارتقاء وتحضر سلوكيات الأفراد من خلال تكوين ممارسات نقل مستحدثة

بينت الدراسة أن وسيلة النقل وسيلة النقل الترامواي ساهمت في تكوين ممارسات نقل مستحدثة لمستخدميه من خلال البيئة الخاصة التي يعرضها مما ساهم في ارتقاء وتحضر سلوكيات الأفراد ويظهر هذا من خلال :

1. حسب إجابات أفراد العينة فإن مستخدمي ترامواي مستغانم غالباً ما يحترمون المقاعد المخصصة لكبار السن وذوي الاحتياجات الخاصة وهو في الحقيقة امتثال للأوامر المعطاة من خلال الملصقات داخل الترامواي وخارجه أي في المحطات الخاصة به.
2. عبر أفراد العينة عن التزام الركاب بالحفاظ على نظافة المقاعد والمحيط داخل الترامواي باستثناء بعض السلوكيات المنعزلة لبعض المستخدمين الذين لا يلتزمون بذلك.
3. احترام الركاب قانون ممنوع صعود الحيوانات والذي يعمل أعوان الرقابة المنتشرين عبر المحطات على فرضه على المستخدمين.

4. يوجد تفاعل ايجابي بين الركاب مع بعضهم البعض داخل الترامواي.
5. يظهر الركاب تعاوننا مع فريق العمل داخل الترامواي.
6. التزام الركاب غالبا بالمصادقة على تذكرة الترامواي.
7. لم ترتقي بعد سلوكيات مستخدمي الترامواي في ما يخص إعطاء الأولوية للركاب من أجل النزول قبل صعوده ربما يعود ذلك إلى عدم مراعاة الملصقات التي تشير إلى ذلك أو إلى التخوف من انطلاق القاطرة قبل صعودهم مما يتسبب أحيانا في صدمات أو مناوشات بين الركاب النازلين والصاعدين.
8. رغم وجود ملصقات في محيط الترامواي تشير إلى الامتناع عن الأكل والشرب داخل الترامواي إلا أن الالتزام بها محدود .
9. نظرا لكبر حجم القاطرات فإن مستوى الضوضاء يعتبر نسبي نوعا ما بحيث أن هذه الوسيلة تعرف فترات من الهدوء والضوضاء تختلف باختلاف مستخدميها بحيث تكثر في أوقات دخول وخروج المتمدرسين وتقل بنسب متفاوتة في باقي الفترات .
وعليه نستنتج من خلال ما سبق أن الفرضية الثانية تحققت.

خلاصة

من خلال هذا الفصل قمنا بتقديم نبذة عن مؤسسة سيترام والتعرف على أهم هياكلها بصفة عامة ونبذة عن مؤسسة ترامواي مستغانم بصفة خاصة، كما استعرضنا المنهجية المتبعة في الدراسة، ثم قمنا بعرض الجداول وتحليل المعلومات المتحصل عليها من قبل المبحوثين، وتطرقنا أيضا إلى الإجابة عن فرضيات البحث وصولا إلى النتائج المستخلصة من الدراسة.

خاتمة

خاتمة

عرفت مدينة مستغانم نموا عمرانيا وسكانيا كبيرا أثر على حركة المرور ونمو شبكة النقل مما جعل السلطات تلجأ إلى مشروع الترامواي الذي يعتبر وسيلة للتدخل على المدينة والتأثير فيها، فهو يهدف بالدرجة الأولى إلى تجديد المدينة وإعطائها صورة جمالية حديثة . إذ يعتبر وسيلة نقل مستدامة والعصب الذي يربط أحياء المدينة، ولهذا صنفه المشروع الحضري ضمن أولوياته ويعد من أهم العناصر التي تساهم في حيوية وديناميكية الإطار الحضري للمدينة، فهو يوفر الراحة والجودة للأفراد، ونظرا لأهميته أصبح وسيلة الاستدامة في كل البلدان ومن بينها الجزائر.

هذا ما دفعنا إلى دراسة الترامواي ودوره في تحقيق التنمية الحضرية في مدينة مستغانم. إذا وأمام تنامي الطلب على النقل وفي ظل كل مشاكل هذا الأخير كان لا بد من اللجوء إلى الوسائل البديلة ولعل اقتراح مشروع الترامواي يعتبر حل ناجع حيث يستجيب للطلب المتزايد على النقل ويوفر بديلا حقيقيا لاستعمال النقل الحضري الجماعي الموجود مسبقا بكل ما يخلفه من مشاكل كتلوث البيئة، هشاشة الحظيرة وطول مدة التنقل.

كان هدفنا من خلال النتائج المتوصل إليها فتح المجال لدراسات أخرى مستقبلية في تخصص علم الاجتماع الحضري إذ أن الأهم هو أن تساهم هذه المقاربة السوسولوجية الحضرية في الإفادة المتبادلة على أمل أن أكون قد وفقت ولو قليلا في دراسة هذا الموضوع، مع العلم هذا الجهد لا يزال في بدايته .

بما أن القصور من طبيعة البشر فإنني كباحثة مبتدئة في علم الاجتماع الحضري أعتذر في حالة وجود أية هفوات كما أحث الباحثين والباحثات المقبلين على إنجاز البحوث العلمية مستقبلا على الالتفات بجدية إلى هذا الموضوع و تبنيه ضمن أعمالهم العلمية لما له من أهمية ودور أساسي إذ يظل النقل الحضري الجماعي وخصوصا الترامواي ركنا أساسيا في تحقيق التوازن بين متطلبات التطور الحضري والحفاظ على بيئة حياة صحية ومستدامة لمستقبل المدن .

كما أرجو أن تحفز هذه الدراسة على المزيد من الاستقصاء في هذا المجال الواسع لعلم الاجتماع وخصوصا علم الاجتماع الحضري، وأن تدفع نحو اكتشاف الحقائق التي لم ترصد بعد.

الاقتراحات:

من أجل الارتقاء بقطاع النقل الحضري الجماعي الذي يعد من أحد المؤشرات الدالة على التنمية الحضرية وعلى مستوى التطور الحضري لسكان مدينة مستغانم، يمكننا اقتراح التوصيات الآتية التي استخلصناها من دراستنا بشقيها النظري والميداني:

- توسع مشاريع الترامواي إلى بلديات خارجة مركز المدينة خاصة السياحية منها.
- التكثيف من حملات التوعية بخصوص كيفية استخدام الوسائل المعتمدة في الترامواي وفي محطات التوقف الخاصة به .
- تحفيز الركاب عن طريق مكافئات بخصوص احترام القوانين التابعة للترامواي.
- تكثيف عمليات التشجير على طول مسار الترامواي وإنشاء مساحات خضراء لتضفي حيوية على المجال، إضافة إلى دورها الفعال في إنقاص الإزعاج الصوتي والتلوث الهوائي.
- مراجعة سعر التذكرة بما يوافق مسافة الرحلات أو فترتها وليس نوع النمط المستخدم للتنقل بهدف تحفيز مبدأ الترابط والاندماج الحركي بين مختلف الأنماط.
- توسيع نطاق خدمة الترامواي وذلك بإنشاء الخط الثالث الذي يمتد من وسط المدينة إلى غاية المناطق العمرانية الحديثة بمدينة مستغانم مثل الحشم والرادار.
- إضافة خدمة **wifi** على مستوى القاطرات لراحة أكثر لدى الزبائن.
- الرفع من سرعة الترامواي مع مراعاة السلامة والأمن في آن واحد من أجل تقليص زمن الرحلة وربح الوقت.
- الاهتمام أكثر بالدعاية الموجهة من خلال برامج تحسيسية وتربوية تلفزيونية وإذاعية من شأنها توعية الناشئة وتعريفها بالتزاماتهم اتجاه المجتمع والبيئة تحقيقاً لأهداف التنمية الحضرية.
- مواصلة العمل الجاد للارتقاء بمستوى جودة الخدمات وتضمينها للاستراتيجيات التسويقية.

- توفير الأمن بالفدر الكافي سواء على متن الترامواي أو على مستوى المحطات والمواقف من أجل حماية الأفراد والممتلكات.
- تجديد الأرصفة وتهيئة الطرق بشكل أنيق من أجل زيادة جمالية المنظر الحضري.
- مراجعة مدة الوقت الخاصة بالتوقف في المحطات.

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع

❖ الكتب

- أبراش، إبراهيم، علم الاجتماع السياسي، دار الشروق للنشر والتوزيع، الأردن، 1998.
- بوحوش عمار وآخرون، منهجية البحث العلمي وتقنياته في العلوم الاجتماعية، الناشر المركز الديمقراطي العربي الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية، ط1، 2019.
- بومخوف محمد وآخرون، تأثير الشباب الجزائري ومسألة الثقة دراسة ميدانية، دار الخلدونية، الجزائر، ط1، 2020.
- جلال إسماعيل حلمي ومحمد علام، علم الاجتماع التنظيم مداخل نظرية ودراسات ميدانية، مكتبة الأنجلو المصرية، مصر، (د، ط)، (د، س).
- حسين عبد الحميد احمد رشوان، دور المتغيرات الاجتماعية في التنمية الحضرية (دراسة في علم الاجتماع الحضري)، مؤسسة شباب الجامعة، 2004.
- حسين محمد جواد الجبوري، منهجية البحث العلمي مدخل لبناء المهارات البحثية، دار صفاء للنشر والتوزيع- عمان، ط2، 2014.
- صبري فارس الهيتي، التخطيط الحضري، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، الأردن- عمان، 2009.
- عامر إبراهيم قنديلجي، البحث العلمي واستخدامات مصادر المعلومات التقليدية والإلكترونية، دار المسير للنشر والتوزيع والطباعة، عمان، ط6، 2015.
- عبد الله محمد عبد الرحمان، علم الاجتماع النشأة والتطور، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2007.
- غراويتز مادلين، مناهج العلوم الاجتماعية، ترجمة سام عمالا، المركز العربي للتعريب والترجمة والتأليف والنشر، دمشق، ط1، 1993.

- فادية عمر الجولاني، علم الاجتماع الحضري، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 1993.
 - محمد الناجي الجعفري، إدارة نشاط النقل، (د، د)، (د، د)، (ط)، 2020.
 - محمد بومخلوف، التحضر، درا الأمة، الجزائر، ط1، 2001.
 - محمد عاطف غيث، علم الاجتماع الحضري مدخل نظري، دار المعرفة الجامعية، كلية الآداب جامعة الإسكندرية، 2009.
 - محمد عبد العزيز ربيع، التنمية المجتمعية المستدامة (نظرية في التنمية الاقتصادية والتنمية المستدامة)، دار اليازوري للنشر والتوزيع، عمان، 2015.
 - محمد عبد الفتاح محمد، تنمية المجتمعات المحلية من منظور الخدمة الاجتماعية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2008.
 - محمد عبد الكريم الحوراني، النظريات المعاصرة في علم الاجتماع، دار مجدلاوي، ط1، 2007.
 - محمود الكردي، التحضر، دراسة اجتماعية، دار المعارف، القاهرة، ط1، 1986.
 - مدحت أبو النصر، ياسمين مدحت محمد، التنمية المستدامة مفهومها-أبعادها-مؤشراتها، المجموعة العربية للتدريب والنشر، القاهرة، ط1، 2017.
 - مصطفى يوسف كافي، اقتصاد النقل والبيئة في إطار ضوابط التنمية المستدامة، ألفا للوثائق، قسنطينة-الجزائر، ط1، 2017.
 - مناد سميرة وآخرون ، الفضاء العام في المجتمع التمثلات والممارسات (مؤلف جماعي)، دار الحامد للنشر والتوزيع، الأردن-عمان، ط1، 2010.
 - منال طلعت محمود، التنمية والمجتمع، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2001.
 - وجيه محجوب، البحث العلمي ومناهجه، دار المناهج للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2015.
- ❖ المجلات والمقالات والدوريات العلمية

- بان علي حسين المشهداني، "مشكلة النقل الحضري في العراق وآليات معالجتها"، مجلة إضافات اقتصادية، المجلد 06، العدد 02، كلية الإدارة والاقتصاد (العراق)، جامعة البصرة، 2022.
- بطيب ناريمان، حوكمة التنمية الحضرية لتحسين أداء الإدارة المحلية بالجزائر " أبعاد مشاركة المواطن "، المجلة الجزائرية للعلوم الإنسانية والاجتماعية، كلية العلوم السياسية، جامعة صالح بوبنيدر-قسنطينة 03، 2017.
- بن سالم رمزي، بن إيدير فتيحة، "دراسة واقع خدمات النقل الجماعي الحضري بمدينة ورقلة"، مجلة أفاق للبحوث والدراسات، المجلد 05، العدد 01، جامعة قسنطينة 03 (الجزائر)، 2022.
- حكيم تريعة، بوبكر جيملي، " إشكاليات التنمية الحضرية بالمدينة الجزائرية"، مجلة العلوم الإنسانية، المجلد 32، العدد 4، جامعة عبد الحميد مهري قسنطينة 2-الجزائر، ديسمبر 2021.
- صاحبي وهيبة، " مشكلات التنمية الحضرية بالمدينة الجزائرية "، مجلة العلوم الاجتماعية، العدد 27، جامعة باتنة 1- الجزائر، نوفمبر 2017.
- الطاهر لحرش، قروج يوسف، وجهة نظر الزبائن لجودة الخدمات المقدمة في ترامواي الجزائر العاصمة، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية دراسات اقتصادية، العدد 129، جامعة زيان عاشور بالجلفة، 2014.
- عايش حسبية، "التخطيط الحضري ودوره في تحقيق أهداف التنمية الحضرية"، مجلة الباحث في العلوم الإنسانية والاجتماعية، المجلد 12، العدد 03، جامعة باتنة 1، الجزائر، 2020.
- فرطاس لحسن، بن محمد حميد، دور مشروع الترامواي في تحريك المستوى الخدماتي في مدينة سطيف، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 08، العدد 02، 2021.
- نور، حميدة وسليمان، المهنا، "آلية عمل المراصد في المدن "، مجلة جامعة دمشق للعلوم الهندسية، المجلد 29، العدد 2، جامعة دمشق، 2013.

❖ الأطروحات والرسائل العلمية

- بن سالم رمزي، "فعالية الترامواي في تطوير النقل الجماعي الحضري بمدينة ورقلة"، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه الطور الثالث في تسيير الحركية والنقل الحضري، جامعة قسنطينة3، الجزائر، 2022.
- ربا على حسين صالح، "دور التحضر في تغير الأدوار الأسرية دراسة ميدانية للأسر بمنطقة العيافون محلية شرق النيل"، بحث تكميلي لنيل درجة الماجستير في علم الاجتماع والأنثروبولوجيا، جامعة النيلين، 2018.
- ساعد هماش، "التصنيع والتنمية الحضرية دراسة تحليلية بمدينة العلة-ولاية سطيف"، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع في علم الاجتماع الحضري، جامعة منتوري- قسنطينة، الجزائر، 2009.
- شاكر بلخضر، "مشروع القطار الحضري (tramway) لمدينة باتنة: دراسة استشرافية"، رسالة الماجستير في علوم التسيير، مدرسة الدكتوراه اقتصاد التطبيق وتسيير المنظمات، جامعة الحاج لخضر باتنة، الجزائر، 2011.
- صبرينة معاوية، "التطور الحضري والتنمية المستدامة في المدن الصحراوية مدينة بسكرة نموذجا"، مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة الدكتوراه في علم الاجتماع في علم الاجتماع البيئية، جامعة محمد خيضر بسكرة، الجزائر، 2016.
- طريفة محمد، "تنظيم وتسيير شبكة النقل الجماعي الحضري" حالة مدينة قسنطينة"، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه ل.م.د في تسيير المدن والتنمية المستدامة، جامعة قسنطينة03، الجزائر، 2019.
- عبد الحكيم كبيش، "التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف"، أطروحة مقدمة لنيل درجة دكتوراه العلوم في تهيئة المجال، جامعة منتوري قسنطينة، الجزائر، 2011.
- فرجي محمد الأمين، بعباس زكرياء، "دور النقل الحضري الجماعي في إدماج الأحياء المهمشة في المدينة دراسة حالة مدينة تلمسان"، مذكرة تخرج مكملة لنيل شهادة ماستر أكاديمي في مدينة ونقل حضري، جامعة محمد بوضياف بالمسيلة، الجزائر، 2018.
- قادري الدراجي، "النقل الحضري وأثره في التنمية العمرانية للمدينة دراسة حالة مدينة برج بوعرييج"، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في تسيير التقنيات الحضرية، جامعة المسيلة، الجزائر، 2012.

- إبراهيم جابر السيد، قاموس علم الاجتماع وعلم النفس، دار البداية ناشرون وموزعون، عمان، ط1، 2013.
- ابن منظور، لسان العرب، دار المعارف، القاهرة، ط 1، 1882، ص 4529.
- روجي البعلبكي، المورد الثلاثي، دار العلم للملايين، بيروت لبنان، (د، س).
- فاروق مداس، قاموس مصطلحات علم الاجتماع، سلسلة قواميس المنار، دار مدني للطباعة والنشر والتوزيع، (د، س).
- المعجم الوجيز (الميسر)، دار الكتاب الحديث الكويت، ط1، 1993.

❖ التقارير والنصوص القانونية

- القانون رقم 01-13 المؤرخ في 07 أوت 2001، المادة 26 الجريدة الرسمية الجمهورية الجزائرية العدد 44.
- المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير، متحصل عليه من الموقع: <http://digiurbs.blogspot.com/2012/11/pdau.html>

❖ المواقع الالكترونية

- <http://e-arkeb.setram.dz>

❖ المحاضرات والمدخلات

- سليم بوقنة، فارس بوباكور، مداخلة بعنوان استعمال الأساليب الكمية في دراسة سلوك المستهلك نحو خدمات النقل الحضري (دراسة حالة النقل الحضري لمدينة قسنطينة)، 26-27 جانفي 2009، جامعة 20 أوت 1955-سكيكدة.
- عبد المنعم السعيد، أهمية النقل العام في حل مشكلات المرور في المدن (تجارب مدن عالمية في تطوير استراتيجيات النقل العام)، ندوة علمية حول النقل الجماعي والحل المستقبلي لمشكلات المرور في المدن العربية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 28-2008/04/30.

الملاحق

الملحق رقم (01)

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم

كلية العلوم الاجتماعية

قسم العلوم الاجتماعية

شعبة علم الاجتماع

تخصص علم الاجتماع الحضري

استمارة بحث

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته،

في إطار انجاز مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر تخصص علم الاجتماع الحضري بعنوان: "الترامواي ودوره في التنمية الحضرية بمدينة مستغانم"، لهذا نرجو منكم أن تساهموا في الإجابة على أسئلة هذا الاستبيان بكل صدق وموضوعية ودقة، مع التأكيد على أن هذه المعلومات سوف تستخدم لغرض علمي محض.

ضع علامة (X) أمام العبارة المختارة.

ولكم منا جزيل الشكر والتقدير

الطالبة / رقاد يمينة

السنة الجامعية: 2024/2023

البيانات الشخصية:

- 1-الجنس: ذكر أنثى
- 2-الفئة العمرية: اقل من 18 سنة من 18-60 سنة 60 سنة فأكثر
- 3-الحالة العائلية: أعزب متزوج طلق مل
- 4-المستوى الدراسي: بدون مستوى ابتدائي متوسط ي ي معي
- 5-الوظيفة: بدون عمل رطف قاعد رى

المحور الأول: تقييم خدمة النقل الحضري الجماعي بالترامواي لمدينة مستغانم

- 5-سبب التنقل: العمل دراسة سياحة سوق صالح شخصية
- 6-هل تجد ثمن التذكرة: مناسب غير مناسب
- 7-هل تجد ثمن الاشتراك: مناسب غير مناسب
- 8-عند تنقلك تستعمل: تذكرة بطاقة الاشتراك
- 9-هل يساعد توقيت الترامواي: نعم لا حيانا
- 10-هل تستخدم الترامواي كوسيلة مباشرة للوصول إلى مكان تنقلك: نعم أحيانا

إذا كان الجواب ب " لا " ما هي الوسيلة الأكثر استخداما قبل الوصول غلى استخدام الترامواي: السيارة الشخصية سيارة الأجرة الحافلة شي

- 11-هل يغطي الترامواي كل مسارات التنقل في وسط المدينة: نعم
- 12-ما هي أوقات تنقلك: صباحا فقط ظهرا فقط مساء فقط
- ليلا فقط صباحا ومساء في كل الأوقات حسب الحاجة
- 13-كم عدد المرات التي تستخدم فيها الترامواي في اليوم: مرة واحدة مرتين
- ثلاث مرات أكثر من ذلك

14- هل تتوفر الشروط التالية في حالة التنقل بالترامواي:

مقبول جدا	مقبول	نوعا ما	غير مقبول	غير مقبول تماما	
					الأمن
					الراحة
					المعاملة
					السلامة
					احترام المواقيت

المحور الثاني: سلوكيات الأفراد المتنقلة بالترامواي

1- يحترم الركاب المقاعد المخصصة لكبار السن وذوي الاحتياجات الخاصة داخل ترامواي مستغانم: نعم لا أحيانا

2- يسمح الركاب التفهم ويمنحون الأولوية للركاب الصاعدين والنازلين قبل إغلاق الأبواب داخل الترامواي: نعم لا أحيانا

3- يلتزم الركاب بالحفاظ على نظافة مقاعدهم والمحيط داخل الترامواي: نعم أم

4- يلتزم الركاب باحترام القوانين الداخلية المعلنة في الترامواي:

مثل ممنوع الأكل: نعم لا أحيانا

مثل ممنوع صعود الحيوانات: نعم لا أحيانا

5- يحافظ الركاب على الهدوء داخل الترامواي والتقليل من مستويات الضوضاء: نعم لا أحيانا

6- يوجد تفاعل ايجابي بين الركاب مع بعضهم البعض داخل الترامواي: نعم أحيانا

7- يظهر الركاب تعاوننا مع فريق العمل داخل الترامواي: نعم أحيانا

الملحق رقم (02)

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم

كلية العلوم الاجتماعية

قسم العلوم الاجتماعية

شعبة علم الاجتماع

تخصص علم الاجتماع الحضري

استمارة بحث

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته،

في إطار انجاز مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر تخصص علم الاجتماع الحضري بعنوان: "الترامواي ودوره في التنمية الحضرية بمدينة مستغانم"، لهذا نرجو منكم أن تساهموا في الإجابة على أسئلة هذا الاستبيان بكل صدق وموضوعية ودقة، مع التأكيد على أن هذه المعلومات سوف تستخدم لغرض علمي محض.

ضع علامة (X) أمام العبارة المختارة.

ولكم منا جزيل الشكر والتقدير

الطالبة / رقاد يمينة

السنة الجامعية: 2024/2023

البيانات الشخصية:

- 1-الجنس: ذكر أنثى
- 2-الفئة العمرية: أقل من 18 سنة من 18-60 سنة 60 سنة فأكثر
- 3-الحالة العائلية: أعزب متزوج مطلق أرمل
- 4-المستوى الدراسي: بدون مستوى ابتدائي متوسط ثانوي جامعي
- 5-الوظيفة: بدون عمل موظف متقاعد أخرى
- المحور الأول: تقييم خدمة النقل الحضري الجماعي بالترامواي لمدينة مستغانم**
- 6-سبب التنقل: العمل الدراسة السياحة التسوق مصالح شخصية
- 7-هل تجد ثمن التذكرة: مناسب غير مناسب
- 8-هل تجد ثمن الاشتراك: مناسب غير مناسب
- 9-هل يساعد توقيت الترامواي: مناسب غير مناسب أحيانا
- 10-هل يغطي الترامواي كل مسارات التنقل في وسط المدينة: نعم لا
- 11-هل تستخدم الترامواي كوسيلة مباشرة للوصول إلى مكان تنقلك: نعم لا أحيانا
- 12-إذا كان الجواب ب " لا " ما هي الوسيلة الأكثر استخداما قبل الوصول على استخدام الترامواي: السيارة الشخصية سيارة الأجرة الحافلة المشي
- 13-ما هي أوقات تنقلك بالترامواي: صباحا فقط ظهرا فقط مساء فقط ليلا فقط صباحا ومساء في كل الأوقات حسب الحاجة
- 14-كم عدد المرات التي تستخدم فيها الترامواي في اليوم: مرة واحدة مرتين ثلاث مرات أكثر من ذلك
- 15-هل تتوفر الشروط التالية في حالة التنقل بالترامواي:

الشروط	مقبول جدا	مقبول	نوعا ما	غير مقبول	غير مقبول تماما
الأمن					
الراحة					
المعاملة					
السلامة					
احترام المواقيت					

المحور الثاني: سلوكيات الأفراد المتنقلة بالترامواي

العبارات	موافق بشدة	موافق	محايد	غير موافق	غ. موافق بشدة
16 يحترم الركاب المقاعد المخصصة لكبار السن وذوي الاحتياجات الخاصة داخل ترامواي مستغانم.					
17 يمنح الركاب التفهم ويمنحون الأولوية للركاب الصاعدين والنازلين قبل إغلاق الأبواب داخل الترامواي.					
18 يلتزم الركاب بالحفاظ على نظافة مقاعدهم والمحيط داخل الترامواي.					
19 يلتزم الركاب باحترام القوانين الداخلية المعلنة في الترامواي.					
1- مثل ممنوع الأكل.					
2- مثل ممنوع صعود الحيوانات.					
20 يحافظ الركاب على الهدوء داخل الترامواي والتقليل من مستويات الضوضاء.					
21 يظهر الركاب تعاوننا مع فريق العمل داخل الترامواي.					
22 يلتزم الركاب بالمصادقة على تذكرة الترامواي.					
23					

الجدول الإحصائية:

الجنس					
		Fréquence	Pourcentage	% valide	% cumulé
Valide	ذكر	60	40,5	40,5	40,5
	أنثى	88	59,5	59,5	100,0
	Total	148	100,0	100,0	

السن					
		Fréquence	Pourcentage	% valide	% cumulé
Valide	أقل من 18 سنة	38	25,7	25,7	25,7
	سنة 18-60 من	109	73,6	73,6	99,3
	60 سنة فأكثر	1	,7	,7	100,0
	Total	148	100,0	100,0	

الحالة العائلية					
		Fréquence	Pourcentage	% valide	% cumulé
Valide	أعزب	114	77,0	77,0	77,0
	متزوج	32	21,6	21,6	98,6
	مطلق	2	1,4	1,4	100,0
	Total	148	100,0	100,0	

المستوى التعليمي					
		Fréquence	Pourcentage	% valide	% cumulé
Valide	مستوى بدون	1	,7	,7	,7
	ابتدائي	3	2,0	2,0	2,7
	متوسط	19	12,8	12,8	15,5
	ثانوي	36	24,3	24,3	39,9
	جامعي	89	60,1	60,1	100,0
	Total	148	100,0	100,0	

الوظيفة					
		Fréquence	Pourcentage	% valide	% cumulé

Valide	عمل بدون	87	58,8	58,8	58,8
	موظف	45	30,4	30,4	89,2
	متقاعد	3	2,0	2,0	91,2
	أخرى	13	8,8	8,8	100,0
	Total	148	100,0	100,0	

سبب التنقل					
		Fréquence	Pourcentage	% valide	% cumulé
Valide	العمل	35	23,6	23,6	23,6
	الدراسة	74	50,0	50,0	73,6
	سياحة	10	6,8	6,8	80,4
	التسوق	10	6,8	6,8	87,2
	شخصية مصالح	19	12,8	12,8	100,0
	Total	148	100,0	100,0	

هل تجد ثمن التذكرة					
		Fréquence	Pourcentage	% valide	% cumulé
Valide	مناسب	90	60,8	60,8	60,8
	مناسب غير	58	39,2	39,2	100,0
	Total	148	100,0	100,0	

هل تجد ثمن الاشتراك					
		Fréquence	Pourcentage	% valide	% cumulé
Valide	مناسب	109	73,6	73,6	73,6
	مناسب غير	39	26,4	26,4	100,0
	Total	148	100,0	100,0	

هل يساعدك توقيت الترامواي					
		Fréquence	Pourcentage	% valide	% cumulé

Valide	نعم	59	39,9	39,9	39,9
	لا	9	6,1	6,1	45,9
	أحياناً	80	54,1	54,1	100,0
	Total	148	100,0	100,0	

هل تستخدم الترامواي كوسيلة مباشرة					
		Fréquence	Pourcentage	% valide	% cumulé
Valide	نعم	53	35,8	35,8	35,8
	لا	77	52,0	52,0	87,8
	أحياناً	18	12,2	12,2	100,0
	Total	148	100,0	100,0	

الإجابة بلا					
		Fréquence	Pourcentage	% valide	% cumulé
Valide	السيارة الشخصية	11	7,4	14,3	14,3
	سيارة الأجرة	29	19,6	37,7	51,9
	الحافلة	30	20,3	39,0	90,9
	المشي	7	4,7	9,1	100,0
	Total	77	52,0	100,0	
Manquant	Systeme	71	48,0		
Total		148	100,0		

هل يغطي الترامواي مسارات					
		Fréquence	Pourcentage	% valide	% cumulé
Valide	نعم	41	27,7	27,7	27,7
	لا	107	72,3	72,3	100,0
	Total	148	100,0	100,0	

أوقات تنقلك في ترامواي					
		Fréquence	Pourcentage	% valide	% cumulé
	صباحاً فقط	21	14,2	14,2	14,2

Valide	ظهراً فقط	15	10,1	10,1	24,3
	مساءً فقط	19	12,8	12,8	37,2
	ليلاً فقط	2	1,4	1,4	38,5
	صباحاً ومساءً	22	14,9	14,9	53,4
	في كل الأوقات حسب الحاجة	69	46,6	46,6	100,0
	Total	148	100,0	100,0	

عدد مرات استخدام ترامواي					
		Fréquence	Pourcentage	% valide	% cumulé
Valide	مرة واحدة	50	33,8	33,8	33,8
	مرتين	49	33,1	33,1	66,9
	ثلاث مرات	8	5,4	5,4	72,3
	أكثر من ذلك	41	27,7	27,7	100,0
	Total	148	100,0	100,0	

الأمن					
		Fréquence	Pourcentage	% valide	% cumulé
Valide	مقبول جداً	76	51,4	51,4	51,4
	مقبول	55	37,2	37,2	88,5
	نوعاً ما	15	10,1	10,1	98,6
	غير مقبول	2	1,4	1,4	100,0
	Total	148	100,0	100,0	

الراحة					
		Fréquence	Pourcentage	% valide	% cumulé
	مقبول جداً	85	57,4	57,4	57,4

Valide	مقبول	49	33,1	33,1	90,5
	نووعاً ما	11	7,4	7,4	98,0
	غير مقبول	1	,7	,7	98,6
	غير مقبول تماماً	2	1,4	1,4	100,0
	Total	148	100,0	100,0	

المعاملة					
		Fréquence	Pourcentage	% valide	% cumulé
Valide	مقبول جداً	42	28,4	28,4	28,4
	مقبول	54	36,5	36,5	64,9
	نووعاً ما	37	25,0	25,0	89,9
	غير مقبول	14	9,5	9,5	99,3
	غير مقبول تماماً	1	,7	,7	100,0
	Total	148	100,0	100,0	

السلامة					
		Fréquence	Pourcentage	% valide	% cumulé
Valide	مقبول جداً	74	50,0	50,0	50,0
	مقبول	58	39,2	39,2	89,2
	نووعاً ما	14	9,5	9,5	98,6
	غير مقبول	2	1,4	1,4	100,0
	Total	148	100,0	100,0	

احترام_المواقف					
		Fréquence	Pourcentage	% valide	% cumulé
Valide	مقبول جداً	48	32,4	32,4	32,4
	مقبول	45	30,4	30,4	62,8
	نووعاً ما	44	29,7	29,7	92,6
	غير مقبول	9	6,1	6,1	98,6
	غير مقبول تماماً	2	1,4	1,4	100,0
	Total	148	100,0	100,0	

يحتزم الركاب المقاعد المخصصة لكبار السن وظوي الاحتياجات الخاصة داخل ترامواس مستغانم					
		Fréquence	Pourcentage	% valide	% cumulé

Valide	موافق بشدة	38	25,7	25,7	25,7
	موافق	46	31,1	31,1	56,8
	محايد	24	16,2	16,2	73,0
	غير موافق	27	18,2	18,2	91,2
	غير موافق بشدة	13	8,8	8,8	100,0
	Total	148	100,0	100,0	

يمنح الركاب التفهم ويمنحون الأولوية للركاب الصاعدين والنازلين قبل إغلاق الأبواب داخل الترامواي					
		Fréquence	Pourcentage	% valide	% cumulé
Valide	موافق بشدة	21	14,2	14,2	14,2
	موافق	42	28,4	28,4	42,6
	محايد	18	12,2	12,2	54,7
	غير موافق	48	32,4	32,4	87,2
	غير موافق بشدة	19	12,8	12,8	100,0
	Total	148	100,0	100,0	

يلتزم الركاب بالحفاظ على نظافة مقاعدهم والمحيط داخل الترامواي					
		Fréquence	Pourcentage	% valide	% cumulé
Valide	موافق بشدة	29	19,6	19,6	19,6
	موافق	41	27,7	27,7	47,3
	محايد	24	16,2	16,2	63,5
	غير موافق	32	21,6	21,6	85,1
	غير موافق بشدة	22	14,9	14,9	100,0
	Total	148	100,0	100,0	

ممنوع الأكل					
		Fréquence	Pourcentage	% valide	% cumulé
	موافق بشدة	34	23,0	23,0	23,0

Valide	موافق	24	16,2	16,2	39,2
	محايد	15	10,1	10,1	49,3
	غير موافق	57	38,5	38,5	87,8
	غير موافق بشدة	18	12,2	12,2	100,0
	Total	148	100,0	100,0	

ممنوع صعود الحيوانات					
		Fréquence	Pourcentage	% valide	% cumulé
Valide	موافق بشدة	94	63,5	63,5	63,5
	موافق	36	24,3	24,3	87,8
	محايد	6	4,1	4,1	91,9
	غير موافق	10	6,8	6,8	98,6
	غير موافق بشدة	2	1,4	1,4	100,0
	Total	148	100,0	100,0	

يحافظ الركاب على الهدوء داخل الترامواي وتقليل من مستويات الضوضاء					
		Fréquence	Pourcentage	% valide	% cumulé
Valide	موافق بشدة	24	16,2	16,2	16,2
	موافق	30	20,3	20,3	36,5
	محايد	14	9,5	9,5	45,9
	غير موافق	38	25,7	25,7	71,6
	غير موافق بشدة	42	28,4	28,4	100,0
	Total	148	100,0	100,0	

يوجد تفاعل ايجابي بين الركاب مع بعضهم البعض داخل الترامواي					
		Fréquence	Pourcentage	% valide	% cumulé
	موافق بشدة	19	12,8	12,8	12,8
	موافق	56	37,8	37,8	50,7

Valide	محايد	37	25,0	25,0	75,7
	غير موافق	17	11,5	11,5	87,2
	غير موافق بشدة	19	12,8	12,8	100,0
	Total	148	100,0	100,0	

يظهر الركاب تعاوناً مع فريق العمل داخل الترامواي					
		Fréquence	Pourcentage	% valide	% cumulé
Valide	موافق بشدة	17	11,5	11,5	11,5
	موافق	52	35,1	35,1	46,6
	محايد	34	23,0	23,0	69,6
	غير موافق	23	15,5	15,5	85,1
	غير موافق بشدة	22	14,9	14,9	100,0
	Total	148	100,0	100,0	
يلتزم الركاب بالمصادقة على تذكرة الترامواي					
		Fréquence	Pourcentage	% valide	% cumulé
Valide	موافق بشدة	23	15,5	15,5	15,5
	موافق	46	31,1	31,1	46,6
	محايد	29	19,6	19,6	66,2
	غير موافق	24	16,2	16,2	82,4
	غير موافق بشدة	26	17,6	17,6	100,0
	Total	148	100,0	100,0	

السن * يحافظ الركاب على الهدوء داخل الترامواي وتقليل من مستويات الضوضاء							
Effectif							
		يحافظ الركاب على الهدوء داخل الترامواي وتقليل من مستويات الضوضاء					Total
		موافق بشدة	موافق	محايد	غير موافق	غ. موافق بشدة	
السن	أقل من 18 سنة	3	7	3	8	17	38
	من 18-60 سنة	21	23	11	29	25	109
	60 سنة فأكثر	0	0	0	1	0	1
Total		24	30	14	38	42	148

هل تجد ثمن التذكرة * يلتزم الركاب بالمصادقة على تذكرة الترامواي							
Effectif							
		يلتزم الركاب بالمصادقة على تذكرة الترامواي					Total
		موافق بشدة	موافق	محايد	غير موافق	غ. موافق بشدة	
هل توجد	مناسب	14	26	13	13	24	90

58	2	11	16	20	9	غير مناسب	ثمن التذكرة
148	26	24	29	46	23	Total	

الوظيفة * هل يساعدك توقيت الترامواي					
Effectif					
		هل يساعدك توقيت الترامواي			Total
		مناسب	غير مناسب	أحياناً	
الوظيفة	بدون عمل	34	7	46	87
	موظف	18	1	26	45
	متقاعد	3	0	0	3
	أخرى	4	1	8	13
Total		59	9	80	148

الملحق رقم 03:

بيان صحفي

ترامواي مستغانم يطفئ شمعة الأولى

في 19 فبراير 2024، احتفل ترامواي مستغانم بعامه الأول من الخدمة، سجل من خلال سنة مهنية مليئة بالنجاح والالتزام والتقدم. حيث دخل ترامواي مستغانم حيز الخدمة التجارية في 19 فبراير 2023، وسرعان ما استقطب استحسان كبير من قبل سكان المدينة وزائريها، ليصبح رمزاً للحدادة والديناميكية بالمدينة.

خلال عامه الأول من الخدمة، حافظت شركة سيترام وجميع فرقها على الالتزام الحازم اتجاه جودة الخدمة، مؤكدين بذلك أن راحة وأمان المسافرين تعد من أهم أولوياتهم.

الترامواي مستغانم، يعد سابع شبكة تطلقها سيترام، كما يعتبر أول خط يتم تشغيله بالكامل من طرف كوانر جزائرية خبيرة ومؤهلة. مجددة من خلال هذا الإنجاز التزام الشركة بنقل مهاراتها وخبراتها للمساهمة في تطوير المدن.

كما سجل ترامواي مستغانم خلال عامه الأول من الخدمة التجارية استحقاقات رقمية معتبرة، حيث نجح في نقل أكثر من 5,9 مليون مسافر، و توفير حوالي 11600 اشتراك، وبيع 3,8 مليون تذكرة رحلة واحدة. تثل هذه الأرقام على نجاح الترامواي في نمط الجديد من النقل في حياة سكان مستغانم.

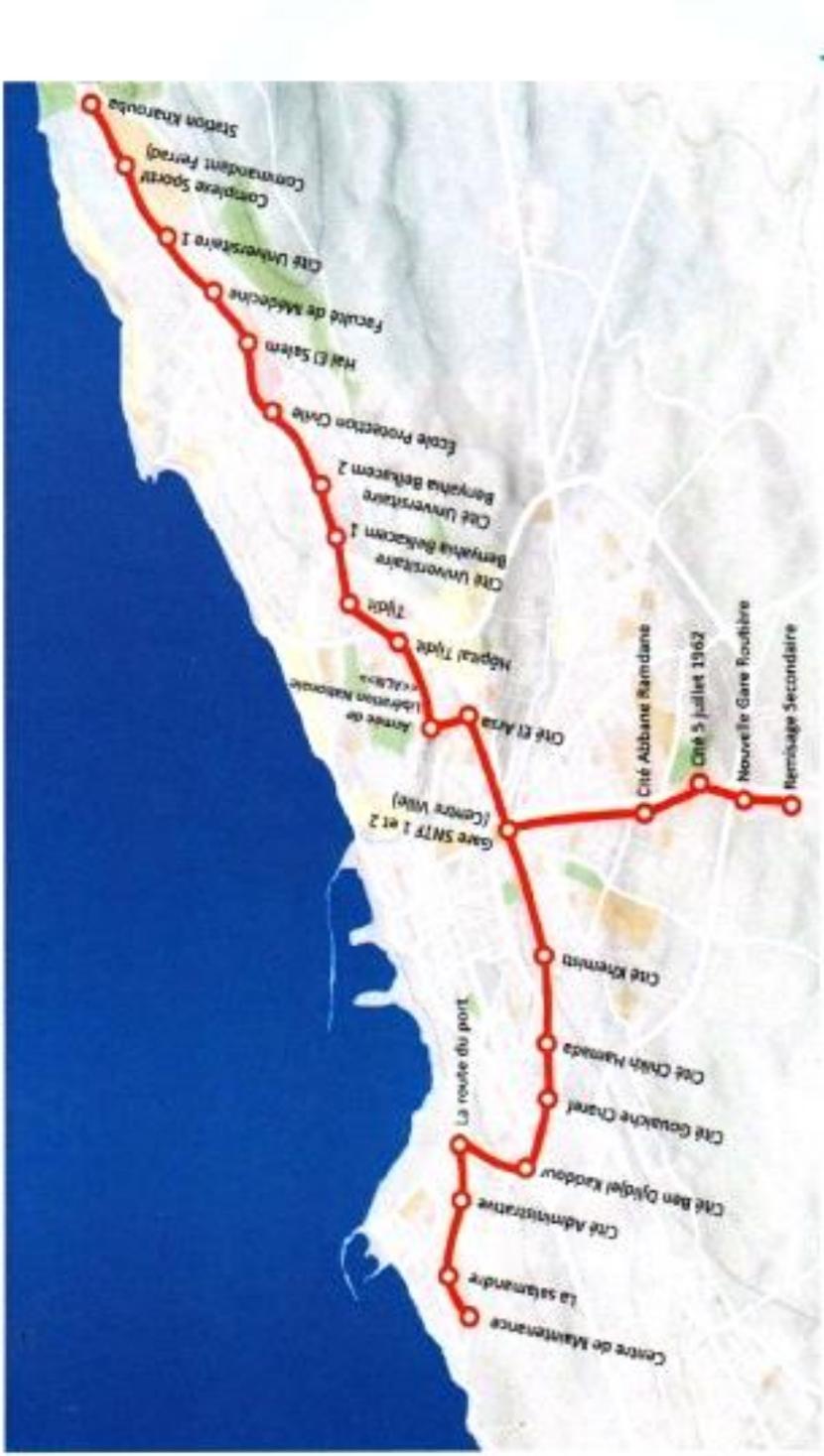
وبهذه المناسبة، سيترام تشكر جميع فرقها نظير تفانيهم في الخدمة وكذا زبانتها المسافرين على حسن الثقة، الذين ساهموا بشكل كبير في نجاح هذا المشروع خلال سنته الأولى بفضل دعمهم والتزامهم. كما تؤكد سيترام على التزاماتها بتقديم خدمة عالية الجودة، آمنة وموثوقة، مما يساهم في بعث نمط حضري للقطاع ولمسة من الديناميكية لمدينة مستغانم.

الملحق رقم 04:

SETRAM
Actus de Mostaganem

Ligne de tramway de Mostaganem

Présentation de la ligne



Ligne de tramway de Mostaganem



Constitution de la ligne de Mostaganem

La Première Ligne du Tramway de Mostaganem est constituée:

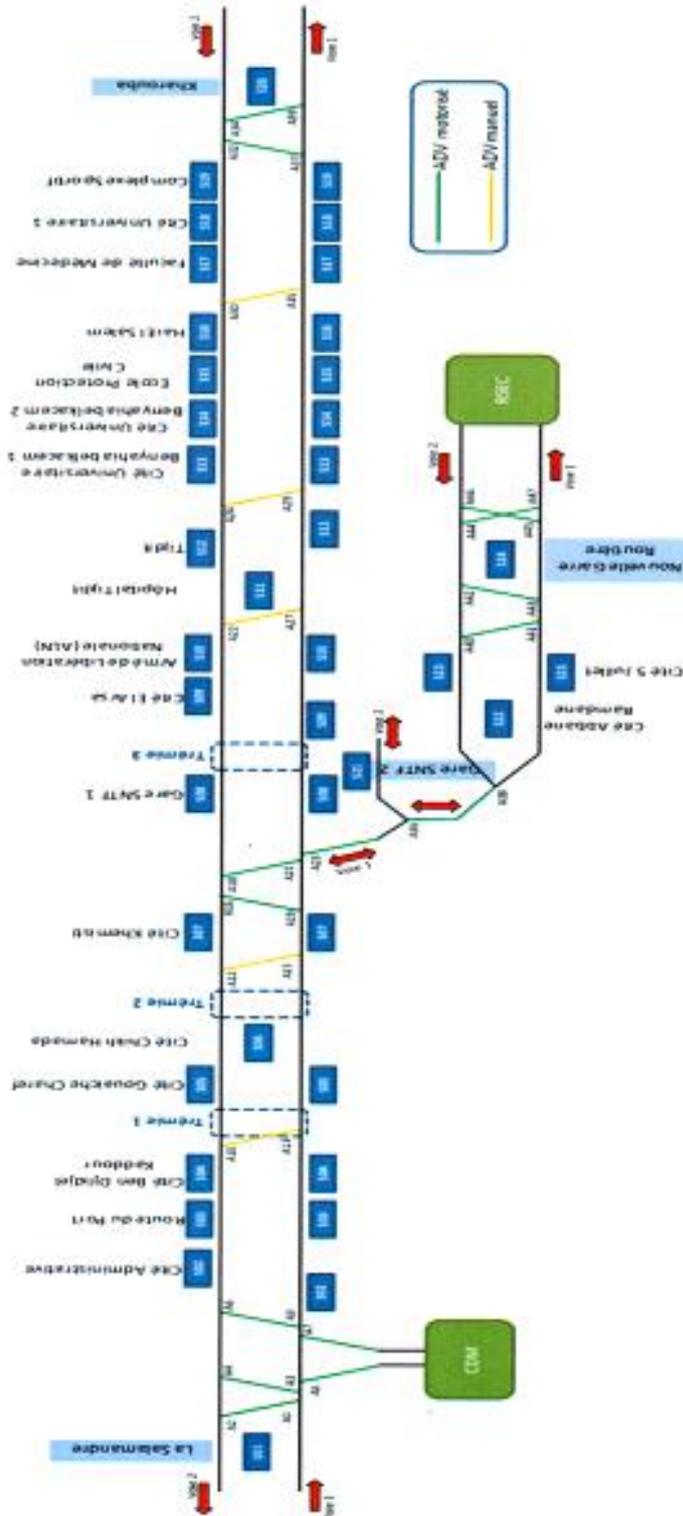
- De 02 tronçons (14,2Km) :
 1. Tronçon T1 comprend :
 - 02 terminus LA SALAMANDRE, et KHAROUBA
 - 12,2 km de de ligne à double voie en site propre (hors carrefours)
 2. Tronçon T2 comprend
 - 02 terminus GARE SNTF 2, et NOUVELLE GARE ROUTIERE
 - 2 km de de ligne à voie unique (141 m ligne en site propre (hors carrefours) et 590 m ligne en trafic Mixte)
- De 24 stations voyageurs (20 stations en T1 et 04 stations en T2)
- 01 CDM incluant les voies de remisage et les ateliers à SALAMANDRE,
- 01 Remisage secondaire au niveau du terminus NOUVELLE GARE ROUTIERE
- D'une flotte de 25 rames, modèle Alstom CITADIS 402,





Ligne de tramway de Mostaganem

Plan de la ligne



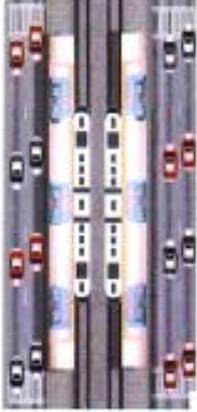


Les stations

- Une Station se compose:
 - De Quais:
 - zones sur les lesquels les voyageurs montent et descendent des tramways,
 - D'équipements sur quai:
 - Abris, Bancs, Eclairage,
 - BIV (Borne d'information voyageurs)
 - Hauts parleurs,
 - Caméras,
 - Espaces d'affichage ...



Les stations

- On dénombre 3 types de quais:
 1. 13 Stations équipées de Quais Latéraux Symétriques,
 
 2. 05 Stations équipées de Quais Latéraux Dissymétriques,
 
 3. 06 Stations équipées d'un Quai Central
 
- La longueur de chaque quai est de 50 mètres (hors rampes d'accès), ce qui correspond à la longueur d'une rame de tramway (44m)



Les stations

NB : La station SNTF 02 est partagée entre les deux tronçons
(03 quais : 2 quais pour le T1 et 1 quai pour le T2)

