



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي  
جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم  
كلية العلوم الإجتماعية  
قسم علم الاجتماع  
تخصص : مدن وتنمية



رسالة لنيل شهادة الماستر في علم الاجتماع الحضري  
تحت عنوان:

# توسيع المدن وعلاقته بالنقل الحضري

دراسة ميدانية للمحطة البرية الجديدة في مدينة غليزان

إشراف الأستاذ:  
ذرداري محمد

إعداد الطالب:  
عامر عامر عبد القادر

لجنة المناقشة :

أ. صحراوي بن حليلة ..... رئيسا  
أ. مداني مداني ..... مناقشا  
أ. ذرداري محمد ..... مشرفا

السنة الجامعية: 2014-2013

# الإهداء

إلى من قال فيهما سبحانه و تعالى:

" و قضي ربك ألا تعبدوا إلا إياه و بالوالدين إحسانا ... "

الآية ( 23 ) من سورة الإسراء

أهدي ثمرة جهدي إلى من أوصاني بهما الله في كتابه العزيز وجعل طاعتها  
كطاعته، إلى من تحملت العناء لإسعادي وتعليمي إلى أعلى شيء في حياتي  
أمي، أطال الله عمرها.

إلى من علمني الجد والمثابرة، إلى من لا أستطيع تعداد فضائله أبي حفظه  
الله.

إلى إخوتي وسندي وإلى جميع الأقارب و الأصدقاء  
وإلى كل أساتذة قسم علم الاجتماع، خاصة أساتذة علم الاجتماع الحضري،  
وكل من ساعدنا في هذا العمل.

إلى طلبة السنة الثانية ماستر علم الاجتماع الحضري دفعة

2014-2013

عبد القادر

6 ..... مقدمة

### الفصل الأول: الإطار المنهجي

10 ..... 1- الإشكالية

12..... 2- الفرضيات

12..... 3- أهداف البحث

13 ..... 4- أهمية البحث

13 ..... 5- تحديد المفاهيم

14..... 6- المنهج

16..... 7- العينة

16..... 8- أدوات جمع البيانات

17..... 9- الدراسات السابقة

### الفصل الثاني: النمو الحضري وعلاقته بالنقل

21..... - تمهيد

#### المبحث الأول: مفاهيم ومقاربات حول النمو والتوسع الحضري

22 ..... 1-1- تعريف النمو والتوسع

23 ..... 1-2- التحاليل المختلفة للنمو الحضري

25 ..... 1-3- نظريات حول النمو الحضري

31..... 1-4- عوامل النمو الحضري في الجزائر

32 ..... 1-5- مشكلات النمو الحضري

#### المبحث الثاني: النقل والتنقل في الأوساط الحضرية.

36 ..... 2-1- تعريف النقل

36..... 2-2- لمحة تاريخية عن وسائل النقل

- 37 ..... 2-3- التصنيف العام لأنواع النقل
- 38..... 2-4- الأنواع الرئيسية للنقل
- 40 ..... 2-5- أهمية النقل
- 44 ..... 2-6- مشكلات النقل والمرور في المدينة
- 48 ..... - خلاصة الفصل

### الفصل الثالث: النقل الحضري والتخطيط في غليزان

50..... تمهيد

- المبحث الأول: التخطيط للنقل

51..... 1-1- تعريف التخطيط

51..... 1-2- مفاهيم حول عملية تخطيط النقل

52..... 1-3- العلاقة بين تخطيط المدن وتخطيط النقل

54..... 1-4- أنواع التخطيط للنقل

55..... 1-5- مبادئ وأسس تخطيط النقل

56..... 1-6- العوامل المؤثرة في عملية تخطيط النقل

- المبحث الثاني: غليزان والنقل الحضري

60..... 2-1- الموقع الجغرافي و مناخ مدينة غليزان

66..... 2-2- وضعية النقل في غليزان

78..... 2-3- لمحة عن المحطة البرية الجديدة

80..... 2-4- الهياكل والمنجزات في قطاع النقل

80..... 2-5- الآفاق المستقبلية

82 ..... - خلاصة الفصل

### الفصل الرابع: الإطار الميداني

84 ..... - تمهيد

84..... - تحليل البيانات

101..... - مناقشة الفرضيات

114..... الإستنتاج العام -

116..... خاتمة

تعتبر المدن من أبرز الظواهر البشرية، كونها تمثل مركزا للتجمعات السكانية والتي لا يمكنها تأدية وظائفها في غياب حركة السكان والبضائع، لذا فإن هذه الإستعمالات نسجت لها عبر التاريخ وداخل المدينة شبكة من الشوارع والطرق لإدامة صلة التفاعلات فيما بينها، وامتد نطاق التأثير الحضاري والاقتصادي والاجتماعي للمدينة إلى خارجها بفعل عامل النقل الذي يعتبر محرك الحياة في المدينة بكافة أنشطتها وفعاليتها الاقتصادية والاجتماعية والثقافية، وذلك من أجل تحقيق النمو الحضري وتوجيه أنماطه المختلفة في المدن.

وقد أدى النمو السكاني الكبير الناتج عن الزيادة في معدلات النمو الطبيعي والهجرة من الريف إلى المدن، لتوسعها وامتدادها وزيادة درجة التحضر فيها إلى بروز عدة مشاكل وإختلالات في أغلب مدن العالم ويتجلى بدرجة كبيرة في مدن العالم النامي من خلال مشكل الإسكان في الدرجة الأولى يليها النقل بفعل الكثافة العالية والتركز السكاني وزيادة الحركة والتنقلات، مما جعل الطلب عليه من الضروريات التي تتزايد بشكل مستمر ودائم ويعتبر الإزدحام وصعوبة التنقل من أبرز مشاكل النقل لما له من أثر بالغ على مختلف القطاعات الحضرية الأخرى من خلال تضييع الوقت وزيادة التكاليف وقلة سيولة الحركة.

ويعتبر النقل البري أحد أهم ركائز النقل في العالم وكذا في الجزائر من خلال مساهمته في التنمية الإجتماعية والإقتصادية، لكن تبقى هذه المساهمة قليلة وغير فعالة فرغم حجم الإستثمارات والنفقات الكبيرة في هذا القطاع إلى أن النتائج لم تكن في حجم التوقعات بفعل النقص القائم على مستوى الخدمات وأنظمة النقل والبنية القاعدية لهياكل النقل كالطرق والمركبات ومحطات النقل المختلفة.

وباعتبار النقل الحضري الجماعي أحد أنواع النقل البري فهو عنصر أساسي في تنشيط المدن وتوسعها من خلال قدرته على ضمان تنقل عدد كبير من الأفراد وتسهيله للتبادلات بين مختلف القطاعات في الأوساط الحضرية كان لزاما على الدولة إعطائه أهمية بالغة من خلال جملة النقائص والسلبيات التي أصبحت تميز هذا القطاع وتشكل

صعوبة للأفراد و تؤثر على التنمية والتطور الحضاري للدولة بفعل غياب التسيير المحكم في إنجاز المشاريع والتخطيط السليم لقطاع النقل والمرور الذي لا يجب أن يرتبط بمتطلبات التوسع الحضري فقط وإنما بالتنمية الحضرية الشاملة والمستدامة .

مما سبق نلاحظ أن هناك ترابط بين التوسع والنمو الحضري وضرورة التخطيط الأمثل القائم على الأسس العلمية السليمة لمعالجة المشاكل التي برزت في المدن الجزائرية وهي تزداد صعوبة من يوم لآخر، والتي كان أبرزها زيادة الطلب على العقار و بروز مشكل السكن بالدرجة الأولى يليها مشكل النقل والتنقل بفعل النمو والتوسع الكبير، وتعتبر مدينة غليزان من بين المدن الجزائرية التي عرفت توسعا ملحوظا وحركة حضرية كبيرة مست مختلف القطاعات، لكن الملاحظ أن بعض المشاريع الهامة لم يختر لها المكان المناسب بفعل غياب الدراسات المسبقة والتخطيط غير الفعال ومن أمثلة ذلك المحطة البرية الجديدة وما ترتب عليها من صعوبات في التنقل بالنسبة للأفراد في الوسط الحضري، ولأهمية موضوع النقل في المدينة و طبيعة التخصص فإن موضوع الدراسة يركز على النمو والتوسع الحضري وعلاقته بتخطيط النقل الحضري من خلال التركيز على موقع المحطة الجديدة وما ترتب عنها من إشكالات وصعوبات في النقل داخل مدينة غليزان.

وسنتطرق في هذه الدراسة إلى موضوع التوسع الحضري ومشكل النقل من خلال خطة بحث متضمنة لـ 4 فصول فيما يلي:

**الفصل الأول:** المتمثل في الجانب المنهجي والمتضمن لإشكالية الدراسة، تحديد المفاهيم والمصطلحات، الدراسات السابقة.

**الفصل الثاني:** بعنوان النمو والتوسع الحضري وعلاقته بالنقل متضمن لمبحثين هما:

المبحث الأول: مفاهيم ومقاربات حول النمو والتوسع الحضري تناولنا فيه تعريف النمو والتوسع الحضري، تحاليل مختلفة للنمو، نظريات النمو، عوامل النمو الحضري في الجزائر، مشكلات النمو الحضري.

المبحث الثاني: النقل والتنقل في الأوساط الحضرية تناول تعريف النقل الحضري، لمحة تاريخية عن وسائل النقل، التصنيفات والأنواع الرئيسية للنقل، أهمية النقل، مشكلات النقل والمرور في المدينة.

**الفصل الثالث:** تحت عنوان النقل الحضري والتخطيط في غليزان تناول مبحثين هما:  
المبحث الأول: تخطيط النقل وتضمن تعريف التخطيط، مفاهيم حول عملية تخطيط النقل  
العلاقة بين تخطيط المدن وتخطيط النقل، أنواع التخطيط للنقل، مبادئ وأسس تخطيط  
النقل، العوامل المؤثرة في تخطيط النقل.

المبحث الثاني: غليزان والنقل الحضري وتناول مدخل عام عن غليزان، وضعية النقل  
في الولاية، لمحة عن المحطة البرية الجديدة، الهياكل والمنجزات في قطاع النقل  
المشاريع والبرامج المسطرة مستقبلا "2014/2010".

**الفصل الرابع:** والمتمثل في الجانب الميداني وقد تناول تعريف موقع الدراسة، تحليل  
النتائج والمعطيات، مناقشة الفرضيات، النتائج والتوصيات، الخاتمة النهائية.



# الفصل الأول

## الإطار المنهجي

## 1- الإشكالية:

لقد ساهم التزايد السكاني الكبير والتطور الحاصل في المدن وامتدادها في جعلها مراكز جذب للسكان من خلال ما توفره من خدمات واحتياجات للأفراد بفعل التنقل منها واليها ومنه فالنقل يشكل جزءا مهما من الحياة المعاصرة، وقد كان كذلك في العصور الماضية فهو المسؤول عن تنشيط حركة الحياة في المدينة بكافة أوجهها وفعاليتها الاقتصادية والاجتماعية والثقافية بالتالي فهو يعتبر عصب المدينة ومحركها الأساسي وقد دعت أهميته في جميع الدول إلى وجوب القيام بدراسات مختلفة لمحاولة تحليله وحسن تخطيطه ليتلائم مع الحاضر ويواكب التطور والتوسع المستقبلي .

حيث مكنت التطورات الحاصلة في وسائل النقل الحديثة من تحويل المكان الجغرافي إلى مكان اجتماعي وأصبح هذا التطور دافعا للنمو والتوسع الحضري ، وأحد المعايير التي يقاس من خلالها المستوى الحضري للدولة .

وقد رافق هذا التطور مجموعة كبيرة من المشكلات التي أصبحت تواجه سكان المدينة بفعل تكاثف عوامل التوسع الحضري واختلاف تأثيراته سواءا الديمغرافية الصناعية والاجتماعية ما أدى إلى بروز مشكلة هامة تتمثل في صعوبة حركة السكان وتقلهم داخل المدينة وخارجها وتتجلى أكثر وضوحا خلال ساعات الذروة الصباحية والمسائية وأوقات العمل خصوصا في مراكز المدن .

وبفعل التوسع الكبير للمدن ونموها المتسارع برزت الحاجة الملحة لمراقبة هذا التوسع الحاصل ومدى تأثيره على بنية المدينة وبيئتها، وذلك من أجل تنظيمه وحسن تخطيطه وتوجيهه لخدمة سكان المدينة ومصالحهم ،ورغم التطور الهائل للمجتمعات المتقدمة إلى أن مشكل النقل يبقى أزمة عالمية رغم تفاوت حدتها، ويتجلى بوضوح في مدن العالم الثالث بفعل النمو الحضري المتسارع والهجرة الكبيرة من الأرياف نحو المدن وغياب التخطيط الفعال والتوسع العشوائي الغير مدروس وكذا تركيز الأنشطة والخدمات الذي أدى إلى الكثافة العالية خاصة في مراكز المدن وساهم في زيادة الاختناق والضغط

المروري على الطرق والشوارع ما أدى إلى بروز الازدحام المروري الكبير وزيادة مشاكل النقل .

وتعتبر الجزائر واحدة من هذه الدول النامية التي تعاني من هذه المشاكل وهذا ما يتجلى في مدنها التي أصبحت تعاني عدة إشكالات منها أزمة السكن وكذا النقل هذا الأخير الذي يعتبر محرك لنشاط السكان داخل المدينة من خلال تحركاتهم في محيطهم الحضري خصوصا المدن الكبرى كالجزائر العاصمة وهران عنابة ... ، لكن مؤخرا بدأت هذه المشكلة بالبروز في المدن المتوسطة بفعل الكثافة العالية والتوسع العمراني المتزايد ما استدعى إيجاد تخطيط أمثل لهذا التوسع، ومن بين هذه المدن مدينة غليزان والتي بفعل موقعها الهام وإعتبارها همزة وصل بين الشمال والجنوب و الشرق والغرب، وكذا من خلال القفزة النوعية للمشاريع التنموية والبنيات التحتية بفعل النمو والتوسع الحضري وإنجاز المناطق السكنية الجديدة وما يرافقها من مخططات وتجهيزات خاصة قطاع النقل والطرق والهيكل، وما ترتب عليها من مشكلات كسوء التخطيط وغياب الإستغلال العقلاني للموارد المتاحة (مالية جغرافية وإقتصادية...) وكذا نقص الخدمات والمرافق وعدم تنظيمها خاصة خدمة النقل بنوعيه الجماعي والفردى من خلال المشاريع المتعلقة به كإنشاء الطرق والمحولات والأنفاق وتوسيع الخطوط، وكذا إنجاز المحطة البرية الجديدة وما ترتب عنها من إشكالات باعتبارها مشاريع مستقبلية أهملت الواقع الحالي وزادته تعقيدا وصعوبة للأفراد من خلال موقعها ونوعية الخدمات المقدمة فيها رغم كبر مساحتها وذلك لغياب التسيير المحكم للتوسع و التخطيط الحضري، ومنه فإن إشكالية الدراسة تتمحور حول التوسع الحضري لمدينة غليزان وواقع النقل حاليا ومستقبلا والإشكالات المترتبة عنه من خلال السؤال التالي:

- ما مدى مساهمة النقل لنمو المدينة وتوسعها من خلال المخططات الحضرية ؟

- الأسئلة الفرعية:

- 1- هل المشاكل الحالية هي نتاج لنقص الهياكل أم للتخطيط المحدود بفعل التوسع الكبير؟
- 2- هل ساهم موقع المحطة الجديدة في فك الاختناق أم زاد من صعوبة التنقل وتدني نوعية الخدمة المقدمة ؟

3- ما مدى استيعاب خطوط النقل لنمو المدينة وتوسعها من خلال شبكة الطرق الحالية؟

## 2- الفرضيات:

- 1- تعود مشكلات النقل لنقص الهياكل وغياب التخطيط الفعال بسبب التوسع المتسارع .
- 2- أدى موقع المحطة الجديدة إلى صعوبة التنقل وتدني نوعية الخدمة مقارنة بالمحطة القديمة ( الجانب الأمني ونقص المرافق ) .
- 3- غياب التنظيم والموازنة في شبكة خطوط النقل الجماعي يؤدي بالأفراد للتوجه نحو النقل الفردي.

## 3- أسباب اختيار الموضوع:

تم إختيار هذا الموضوع لأن النقل يشكل جزء أساسي في حياة الأفراد والمجتمعات بإعتباره حاجة ضرورية ومهمة في الأوساط الحضرية، ومنه يمكن ذكر الأسباب التالية:

- الذاتية: من خلال الإستعمال الدائم والمتكرر للنقل والتنقل في الوسط الحضري "غليزان" تم ملاحظة عدة نقائص وإشكالات في هذا القطاع خاصة فيما يتعلق بموقع المحطة البرية الجديدة والصعوبات المترتبة عليها بالإضافة إلى نقص الخدمات وضعف نوعيتها، وما أدى إلى رسوخ الموضوع في ذهني أكثر هو الإحتكاك مع بعض الزملاء الذين يعملون في قطاع النقل وكذا المسافرين من خلال الإستعمال المتكرر للنقل الحضري.

- الموضوعية: محاولة تسليط الضوء على أثر موقع المحطة الجديدة وإنعكاساته على قطاع النقل في مدينة غليزان، بالإضافة لمدى تأثير المشاريع الجديدة على نوعية الخدمة في النقل الجماعي، وكذا بإعتبار الموضوع يندرج ضمن تخصصي وقلة الدراسات المتعلقة بهذا القطاع في مدينة غليزان.

## 4- أهداف البحث:

- التعرف على مدى توافق النمو الحضري وتوسع المدينة مع التخطيط الأمثل للنقل .
- التعرف على طبيعة تنقلات الأفراد في الوسط الحضري لمدينة غليزان .
- دراسة تأثير المحطة البرية الجديدة على قطاع النقل في الولاية من خلال الموقع ونوعية الخدمات الموجودة.

## 5- أهمية البحث:

تتجلى أهمية الدراسة في توضيح ومحاولة إبراز مايلي:

- معرفة وضعية النقل الحالية والإشكالات المتعلقة به من خلال نوعية الخدمات والمشاريع المنجزة وكذا التطلعات المستقبلية لهذا القطاع الهام.
- تسليط الضوء على موقع المحطة البرية الجديدة وإنعكاساتها على واقع النقل والتنقل في المدينة.
- توضيح العلاقة بين التوسع الحضري وقطاع النقل من خلال المخططات التنموية .
- دراسة مشكلات ونقائص تنقل السكان وتحركاتهم داخل الوسط الحضري.
- قلة الدراسات المنجزة والمتعلقة بهذا القطاع الهام في ولاية غليزان .

## 6- تحديد المفاهيم:

### 1-6- المدينة:

لقد تعددت وإختلفت المفاهيم الخاصة بتعريفها نظرا لأهميتها وتعقيدها ومن أبرزها:

أ/- لويس ويرث: المدينة عبارة عن موقع دائم للإقامة يتميز بكبر الحجم وارتفاع الكثافة السكانية، يسكنه أفراد غير متجانسين اجتماعيا<sup>1</sup>.

ب/- روبرت بارك: بأنها منطقة طبيعية لإقامة الإنسان المتحضر، لها أنماط ثقافية خاصة بها حيث تشكل بناءا متكاملًا يخضع لقوانين طبيعية واجتماعية على درجة عالية من التنظيم لايمكن تجنبها<sup>2</sup>.

### 2-6- التوسع والنمو:

تعددت التعاريف واختلفت حسب نوعية المجال والتخصص والأبعاد ومنها :

أ/- عملية النمو الحضري أو التحضر تعتمد في تعريفها على أبعاد عديدة فهي تركز على البعد الديموغرافي المتعلق بزيادة السكان في المناطق الحضرية ونسبتهم إلى إجمالي السكان

1 - محمد عاطف غيث، علم الاجتماع الحضري، مدخل نظري، دار المعرفة الجامعية الإسكندرية، 1988، ص 129 .

2 - السيد عبد العاطي السيد، علم الاجتماع الحضري، مدخل نظري، ج1، دار المعرفة الجامعية، القاهرة، 1997، ص 313 .

ونمو المدن التي يزيد عددها عن خمسة آلاف نسمة، وذلك حسب التعريف الجزائري للمدينة وعشرون ألف نسمة حسب تعريف الأمم المتحدة.

ب/- يعرف النمو الحضري بأنه الزيادة السكانية في المدن نتيجة عامل الهجرة من الريف إلى الحضر والزيادة الطبيعية بالإضافة إلى العوامل الاقتصادية مما يؤدي لتوسع المدينة وإمتدادها.

ج/- يقصد به التزايد، فنمو أو تزايد الشيء ما يضاف إليه ويؤول إليه كإزدياد مساحة الأرض بفضل الطبيعة وزيادة إستعمالها بفعل التوسع والتمدد<sup>1</sup>.

### 3-6- الحضر:

أ/- عكس البدو وهو نسبة سكان المدينة الحضر بالنسبة لمجموع السكان.

### 4-6- النقل:

أ/- يعرف لغة بأنه تحويل الشيء من مكان إلى آخر أي هو عملية تحريك وإنتقال من مكان إلى آخر.

ب/- ويعرف اقتصاديا بأنه نشاط للخدمات متعلق بوظائف الإنتاج<sup>2</sup>.

### 1-4-6- النقل الحضري:

يعرف النقل الحضري على أنه خدمة تقوم بالربط بين مختلف نقاط التجمع الحضري تخص تنقل الأفراد وفقا لخطة تغطي الإحتياجات وتحقق التكامل والإنسجام والهدف منه إعطاء ديناميكية للحياة في المدينة لكل المستعملين.

### 7- منهج الدراسة:

يعرف المنهج " بأنه الطريق المؤدي إلى الكشف عن الحقيقة في العلوم بواسطة طائفة من القواعد العامة، فهو الطريقة التي يتبعها الباحث في دراسته للمشكلة لإكتشاف الحقيقة"<sup>3</sup>.

ص 6. 1977، لبنان، مكتبة بيروت، الاجتماعية، المصطلحات في العلوم بدوي، معجم زكي - أحمد<sup>1</sup>

<sup>2</sup> - 11. p, 1986, Paradigme, France, FraybourgMichel, L'innovation dans les transports,

- عمار بوحوش، محمد محمود الذنبيات، مناهج البحث العلمي وطرق إعداد البحوث، ط3، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر،<sup>3</sup> 2001، ص102.

بناءً على طبيعة الموضوع تم إستعمال المنهج الوصفي التحليلي الذي يركز على الوصف الدقيق والتفصيلي وصفا كميا (إحصاءات ) ونوعيا (وجهات نظر)، لظاهرة توسع مدينة غليزان والمشاكل التي رافقت هذا التوسع ، والمتمثلة في ( قطاع النقل الحضري من خلال وصف وتحليل المعطيات والإشكالات المتعلقة به وكذا آراء وإتجاهات الأفراد حول نوعية الخدمات المقدمة والنقائص الموجودة من خلال موقع المحطة البرية الجديدة للنقل في مدينة غليزان ) .

## 8- العينة:

يعرفها محمد إحسان الحسن بأنها مجموعة من الأشخاص ينتمون إلى مجتمع البحث ويجب أن تكون العينة المختارة ممثلة لمجتمع البحث في مزاياه الديمغرافية والاجتماعية والحضارية والفكرية<sup>1</sup>.

أما بخصوص عينة البحث ونظرا لكثرة مجتمع البحث وتعذر إحصاءهم كلهم وربحا للوقت والجهد بسبب وقت الدراسة، فقد تم إختيار عينة متمثلة في 100 مفردة من مجموع المسافرين في المحطة البرية الجديدة بن داود غليزان وكذا المحطة الفرعية للنقل الحضري الباتوار ( battoire )، هذه الأخيرة التي لها أهمية كبيرة بإعتبارها تمثل قطب رئيسي لحركة النقل الحضري بمختلف أنواعه، وهي كذلك همزة وصل بين مركز المدينة وأحياءها من جهة وكذا المحطة البرية الجديدة من جهة أخرى والتي تمثل المحطة الرئيسية للنقل في المدينة وتتميز بوجود عدد هائل من المسافرين يوميا وقد ركزنا على المحطة البرية الجديدة من خلال بعد موقعها وسوء تمركزها من خلال صعوبة الوصول إليها بالنسبة للأفراد وما ترتب عليها من إشكالات وصعوبات خاصة لقاطني بلديات الجهة الشرقية من خلال الذهاب 5 كلم للمحطة ثم العودة في نفس المسار بـ5 كلم ومن تم الذهاب إلى البلديات التي يقطنون فيها بعد الغلق الكلي للمحطة القديمة التي كان من الأحسن الإبقاء عليها كمحطة فرعية لتوزيع الخدمات وتخفيف الضغط عن مركز المدينة والإبقاء على بعض النشاطات الاقتصادية في تلك المنطقة التي أصبحت كمقر للمؤسسة العمومية للنقل الحضري وشبه الحضري ETUSR

1 - إحسان محمد الحسن، الأسس العلمية لمناهج البحث العلمي، دط، دار الطبع والنشر، بيروت، 1982، ص 19 .

## 9- أدوات جمع البيانات :

### 1-9- الملاحظة :

تعتبر من أهم أدوات البحث في علم الاجتماع، فهي تساعد على خلق وتوليد أفكار جديدة في ذهن الباحث وتمثل دراسة جادة للسلوك الاجتماعي، ومنه فكل فقد لاحظت كطالب صعوبة الوصول للأفراد للمحطة الجديدة بسبب بعدها عن وسط المدينة بـ5 كلم.

#### 1-1-9- الملاحظة المباشرة:

وتتمثل في الملاحظات اليومية من طرف الباحث حول قطاع النقل الحضري من خلال الإستعمالات اليومية لوسائله المختلفة داخل الوسط الحضري ومعرفة الإشكالات والنقائص المتعلقة به كطول الإنتظار وعدم احترام الوقت.

#### 2-1-9- الملاحظة الغير مباشرة:

من خلال آراء وإجابات المبحوثين ومعرفة إتجاهاتهم من خلال إستمارة المقابلة الموزعة ومدى النقائص والسلبيات التي يعانون منها في إستعمال هذه الوسائل والإقتراحات المقدمة منهم لتحسين نوعية الخدمة.

#### 2-9- إستمارة المقابلة:

تعتبر الإستمارة من أهم وأكثر أدوات جمع البيانات شيوعا وإستخداما في البحوث الاجتماعية لما تتميز به من إختصار للجهد وسهولة في معالجة البيانات ونقص في التكلفة، كما يستخدم فيها نوعين من التحليل، الكمي الذي يعتمد على الإحصائيات والكيفي الذي يعتمد على التحليل السوسولوجي حول الظاهرة محل الدراسة.

لذلك إستعملنا إستمارة المقابلة في دراستنا وقمنا بتوزيعها وشرحها من خلال مقابلة أفراد العينة لتوضيح الأسئلة المطروحة ومحاولة الحصول على أكبر قدر من المعلومات والبيانات من خلال اللقاءات التي تمت بيننا وبين المبحوثين.

وقد قمنا ببناء الإستمارة وفق المحاور التالية :

- المحور الأول: يتضمن البيانات الشخصية للمبحوثين.

- المحور الثاني: يبرز علاقة التخطيط والتوسع الحضري بمشكلات النقل والتنقل.



- المحور الثالث: يبين أثر موقع المحطة البرية الجديدة على قطاع النقل ونوعية الخدمات الموجودة فيها.

- المحور الرابع: يوضح غياب تنظيم الخطوط بالنسبة للنقل الجماعي في مدينة غليزان.

- الإطار المكاني والزمني:

بحكم موضوع الدراسة والمتمثل في " توسع المدن وعلاقته بالنقل الحضري " فمكان الدراسة هو مدينة غليزان من خلال موقع المحطة البرية الجديدة ( بن داود) والمحطة الفرعية في وسط المدينة ( الباتوار)، أما مدة الدراسة فقد إمتدت من 2013/09/01 إلى غاية 2014/05/30 وشملت مرحلتين، مرحلة توزيع الإستثمارات ومرحلة جمعها وتحليل نتائجها وتفسيرها، وقد ركزنا على المحطة البرية الجديدة من خلال بعد موقعها وسوء تمركزها من خلال صعوبة الوصول إليها بالنسبة للأفراد وما ترتب عليها من إشكالات وصعوبات خاصة لقاطني بلديات الجهة الشرقية من خلال الذهاب 5 كلم للمحطة ثم العودة في نفس المسار بـ5 كم الذهاب إلى البلديات التي يقطنون فيها بعد الغلق الكلي للمحطة القديمة التي كان من الأحسن الإبقاء عليها كمحطة فرعية لتوزيع الخدمات.

#### 10 - الدراسات السابقة :

ظل " النقل والتوسع" موضوعا هامشيا في البحث الجغرافي والإجتماعي حتى أربعينيات القرن العشرين حيث بدأت تظهر مجموعة من المؤلفات والأبحاث التي ركزت في البداية على دراسة النقل في جانبها التقني ثم تعدته في مراحل لاحقة لتتناول أهمية تخطيط قطاع النقل لتخلص في السنوات الأخيرة إلى ضرورة تحليل إشكاليات التنقل والحراك من خلال مقاربات تسمح بالفهم الدقيق للظاهرة وتشخيصها بهدف الانتقال من تلبية الطلب المتزايد على هذه الخدمة إلى محاولة تنظيمه و تسييره والتحكم في الحراك اليومي الذي أصبح يحتل مكانة خاصة في نمط حياة المجتمع المعاصر ويكتسي أهمية كبيرة في الأوساط الحضرية.

1- 10- دراسة عبد الحكيم كبيش بعنوان التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، لنيل درجة دكتوراه العلوم في تهيئة المجال جامعة منتوري، قسنطينة، 2010-2011.

تناولت هذه الدراسة موضوع الحراك والتمدد وعلاقته مع النقل من خلال الخصائص السكانية والسكنية للنطاق ومستوى التجهيزات والخدمات التي يوفرها من خلال الاستقطاب الذي يمارسه بفعل التوسع العمراني الهائل وحاول ربطها بموضوع النقل من خلال المشاكل التي يواجهها بفعل هذا التوسع، فتطرق إلى الأهمية الاقتصادية والمجالية لقطاع النقل وتفاعله المتبادل بين هياكله والمجال المتواجدة فيه، وقد ركز على دور النقل بنوعيه "الجماعي والفردى" في الأوساط الحضرية، وقد أكد في الأخير على ضرورة الربط بين تخطيط الحراك وتخطيط العمران فنمو المدينة وتمدها يرافقه بالضرورة التخطيط الجيد للحراك بفعل زيادة مسافات التنقل ما يحقق التنمية الحضرية الشاملة<sup>1</sup>. ويمكن ذكر نتائج هذه الدراسة فيما يلي:

- تمدد حضري غير مسبوق في النطاق أدى إلى استهلاك مفرط للمجال الحضري.
- قصور أدوات التهيئة والتعمير في توجيه التمدد وغياب تخطيط الحراك في أدواتها.
- زيادة الحراك والطلب على النقل في مدينة سطيف بفعل التوسع الكبير.
- غياب تخطيط المرور والحراك ما يؤدي لانعدام التفاعل بين التمدد والحراك.
- زيادة مشاكل المتعلقة بمنظومة النقل الجماعي في النطاق مع الإنتشارا لكبير لنشاط النقل غير المرخص.

2- 10- بوقنة سليم بعنوان دراسة نوعية الخدمة لدى مستعملي النقل الحضري الجماعي: دراسة ميدانية في مدينة قسنطينة، جامعة منتوري، قسنطينة، 2005.

تطرق فيها إلى زيادة معدلات التحضر السريع في أغلب المدن الجزائرية أدى لزيادة الحاجة للخدمات المختلفة ومن بين هذه الخدمات خدمة النقل الجماعي التي زاد الطلب عليها بشكل كبير وذلك لتوفرها و سعرها الملائم، لكن مؤخرا أصبحت تعاني عدة نقائص وسلبيات منها عدم قدرة الطرق والشوارع القديمة على استيعاب الكم الهائل من

- عبد الحكيم كبيش، التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، أطروحة لنيل درجة دكتوراه العلوم في تهيئة الإقليم،<sup>1</sup> كلية علوم الأرض والجغرافيا والتهيئة العمرانية، غ.م، جامعة منتوري، قسنطينة، الجزائر، 2010-2011، ص 341 ص 324.

الحركة ما يؤدي إلى الإزدحام وكثرة طول الانتظار وحوادث المرور إضافة لإمتلائها وإكتظاظها ما يساهم في إنخفاض نوعية الخدمة المقدمة فيها وبالتالي يجعل الأفراد يبحثون عن البديل "سيارات الأجرة وسيارات النقل غير المرخص"، لذلك هو يرى بضرورة تحسين نوعية الخدمة المقدمة من خلال زيادة المراقبة والتنظيم من طرف الجهات الوصية وتحديد عمر المركبة وتوفير تكوين خاص للسائقين والقباضين وكذا إنجاز الهياكل والمنشآت الخاصة بهذا القطاع وهذا لا يتحقق إلا بتضافر الجهود من الجهات المعنية والمواطنين وأصحاب الحافلات وقد خلصت الدراسة إلى:

- ضرورة إعداد دراسات تتضمن التنبؤ المستقبلي بحجم الطلب والحركة وإحتياجات هذا القطاع.

- إعداد دراسات تنطرق للمشاكل والنقائص اليومية التي تواجه الأفراد في المجال الحضري ومحاولة معالجتها بهدف تحسين مستوى ونوعية الخدمة

- تفعيل هيئات الرقابة وزيادة صلاحياتها لكبح تجاوزات ومخالفات الناقلين.

- التجديد الدوري للمركبات وتوفير المواقف والمحطات لتحسين نوعية الخدمات المقدمة<sup>1</sup>.

---

- بوقنة سليم، دراسة نوعية الخدمة لدى مستعملي النقل الحضري الجماعي: دراسة ميدانية في مدينة قسنطينة، مذكرة لنيل درجة ماجستير<sup>1</sup> في العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، غ.م، جامعة منتوري، قسنطينة، الجزائر، 2005، ص116 .

# الفصل الثاني

النمو الحضري وعلاقته بالنقل

تمهيد:

تعيش أغلب مدن العالم تطورا مذهلا في جميع المجالات نظرا للنمو السكاني الكبير والتوسع المستمر. و قد نتج عن ذلك أزمة حضرية خانقة في المدن الجزائرية، التي شهدت حركة توسع عمراني مذهل مع بداية التسعينيات من القرن الماضي نتج عنه صعوبات كبيرة في عدة ميادين أهمها ميدان السكن والإسكان بالدرجة الأولى ثم النقل الذي أصبح بمثابة محرك للمدينة من خلال الدور الذي يلعبه في نقل الأفراد والسلع وكذا ربط أنحاء المدينة وأحيائها بشبكة من الطرق بالتالي فهو بمثابة شرايين لتوزيع الحركة في المدينة، ومن هذا المنطلق يأتي الفصل الثاني لهذه الدراسة والذي يتناول النمو الحضري وعلاقته بالنقل، حيث تم تقسيمه إلى مبحثين:

يهدف المبحث الأول إلى توضيح المفاهيم والمقاربات المتعلقة بالنمو والتوسع الحضري، أما المبحث الثاني فهو يتطرق إلى النقل والتنقل في الأوساط الحضرية.

## أولاً- مفاهيم ومقاربات حول النمو والتوسع:

### تعريف النمو والتمدد الحضري:

تعددت المصطلحات التي تعبر على الأشكال الجديدة للنمو الحضري، لكن لا يزال الكثير منها يكتنفها بعض الغموض، فلا توجد تعريفات محددة تضبطها ومؤشرات دقيقة تقيسها والتمدد الحضري "Etalement urbain" واحد من المصطلحات الدالة على التوجه الجديد في التحضر عالمياً وبوتيرة أسرع في دول العالم النامي والجزائر والتمدد الحضري في معناه العام هو توسع مساحة تجمع سكاني على المجال المجاور له. يعني كذلك التوسع الأفقي للمجال المبني للمدينة، كما عبر عنه بأنه العمران في توسع *l'urbain en expansion*، يختلف مصطلح التمدد "étalement" عن مصطلح التوسع "extension" كون التوسع يعني "عملية زيادة أبعاد المجال المبني، ويعتبر بيار ميرلان "Pierre Merlin" توسع المجال المبني هو النتيجة المنطقية لعملية" التسمية العمرانية". أما التمدد فهو يؤشر لتراجع درجة شغل المجال الحضري من خلال عملية الإنتشار على مساحة بشكل سطحي، ومن المؤشرات الدالة على التمدد ظاهرة النمو الديمغرافي الكبير الذي يكون في صالح الأطراف والضواحي على حساب المركز. كل هذه التعاريف ركزت على الجانب النظري لظاهرة التمدد، أما كميًا فالتمدد هو نمو للمساحة المبنية يفوق في وتيرته نسبة زيادة السكان، مما ينعكس على الكثافة السكانية بحيث أنها تقل بشكل حلقي كلما ابتعدنا عن مركز المدينة<sup>1</sup>.

أما تعريف التمدد الحضري حسب تقرير الوكالة الأوروبية الصادر في نوفمبر 2006 هو "مظهر جديد لتوسع المدينة يتميز بظهور و نمو مناطق سكنية غير مستمرة ذات كثافة سكانية منخفضة تنتشر في المناطق التي تحيط بالمدينة وهي مناطق ذات طبيعة زراعية يمكن اعتبار هذا التوسع الغير مخطط، والغير مهياً بأنه شغل عشوائي للمجال"<sup>2</sup>.

<sup>1</sup>- عبد الحكيم كبيش، التمدد الحضري، والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، أطروحة لنيل درجة دكتوراه العلوم في تهيئة المجال، كلية علوم الأرض والجغرافيا، غ م، جامعة منتوري، قسنطينة، الجزائر، 2010/2011، ص 17 .

<sup>2</sup> - Redor P, Mesures et définitions de l'étalement urbain, de quoi parlent-on, INSEE-DAR, CNIS, 27 mai 2007, document PDF, p3.

ويعرف العالم الديمغرافي "وارن توبسون" W. Thompson النمو "بأنه حركة الناس من المجتمعات التي تقوم أساسا على النشاط الزراعي إلى مجتمعات أخرى أكبر حجما يدور النشاط فيها حول التجارة والصناعة والخدمات وغيرها من أوجه النشاطات المتصلة بها"<sup>1</sup>.

يمكن إعطاء تعريف موجز للنمو الحضري "حيث يشير النمو الحضري إلى تزايد أعداد ونسب سكان المدن وإتساع حجمها نتيجة الهجرة من المناطق الريفية إلى المناطق الحضرية بالإضافة إلى الزيادة الطبيعية".

### 1-2- التحاليل المختلفة للنمو الحضري:

لقد ظهرت عدة تصورات ونماذج مختلفة لدراسة ومحاولة فهم عملية التحضر وظاهرة النمو والتوسع الحضري فكل أخذ في تصوره وتحليله إتجاهها معينا سواء كان ديمغرافيا إقتصاديا، إكولوجيا، تنظيميا وسلوكيا.

### 1-2-1- التحليل الديمغرافي:

يركز هذا التحليل على العامل الديمغرافي وحده بإعتباره أهم مقياس لعملية التزايد السكاني والنمو الحضري فكل ما هو حضري يشير إلى تجمعات سكانية من عدد وحجم معين ونسبة هذا العدد والحجم بالنسبة لإجمالي عدد السكان، وإرتبط بالتركيز السكاني في المدن أي المراكز الحضرية بحيث أكد ويرث أن المدينة عبارة عن موقع يتميز بكبر الحجم وبكثافة عالية وبدرجة من اللاتجانس<sup>2</sup>.

هذا ما ذهب إليه هوب تيسدال H.Tistale في تحليله لعملية التحضر كعملية لتركز السكان من خلال تعدد نقاط التركيز وزيادة حجم المراكز ولذلك فإن زيادة السكان المقيمين في المناطق الحضرية تعتبر مؤشرا إحصائيا لقياس عمليات التحضر والنمو الحضري لذلك أخذ علماء الديمغرافيا بقبول هذا الإتجاه والذي أخذ انتشارا واسعا في تفسير عمليات النمو الحضري والتحضر من خلال إعتماده على إحصاءات كمية<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>- فاروق زكي يونس ، علم الاجتماع الأسس النظرية وأساليب التطبيق ، عالم الكتب ، القاهرة ، 1972 ، ص 23 .

<sup>2</sup>- السيد عيد العاطي السيد، مرجع سابق، ص 105 .

<sup>3</sup>-حميد خروف، بلقا سم سلاطنة، إسماعيل قيرة، الإشكالات النظرية والواقع، جامعة منتوري قسنطينة، 1998، ص54.

### 1-2-2- التحليل الاجتماعي :

الذي ينظر إلى المدن كمركز لإحداث عمليات التحول الاجتماعي عن طريق خلق ذلك لأنها تعتمد على إفتراضات صعبة نادرة الوجود في الواقع، لكنه مع ذلك إستطاع من خلال مجموعة من البديهيات أن يفسر الكيفية التي تتوزع بها المدن والمراكز على سطح الأرض، فالمدن حسب أرائه تنتوع بأشكال سداسية ويرجع ظهور المدينة كمركز لتقديم الخدمات لهذه المنطقة المحيطة بها ورتب " كريستالير" المراكز في سبع مراتب تبدئ بالعاصمة كأكبر مدينة وتنتهي بمفاهيم إجتماعية جديدة تتصارع مع المفاهيم التقليدية .

### 1-2-3- التحليل الاقتصادي:

يمثل النمو الحضري عند أصحاب هذا الإتجاه مرحلة من مراحل التطور الإقتصادي البشري ولقد إرتبط هذا النمو بحركة إنتقال التنظيمات البسيطة إلى تنظيمات أكثر تعقيدا بمعنى الإنتقال من الحياة الإجتماعية القائمة على العمل البسيط كالقنص والصيد الزراعة إلى حياة تعتمد على العمل الصناعي والإداري والتجاري أي الإنتقال إلى اقتصاد السوق ولقد حظي هذا الإتجاه بإهتمام كبير لدى دارسي الحياة الغربية وخاصة تلك المؤكدة على الإرتباط بين عملية التصنيع والنمو الحضري والتحضر، وهذا ما أشار إليه جراس في دراسته للتاريخ الإقتصادي للحضارة الغربية وميز فيه خمس مراحل أساسية للتطور الإقتصادي وهو نفس ما ذهب إليه إيريك لمبارد في إتباعه لنفس المراحل عند دراسته للتطور الصناعي، الذي إرتبط كذلك بنظريات الموقع التقليدية كنظرية " فيبر" في دراسة مواقع المدن في المناطق الصناعية وتركز الأنشطة<sup>1</sup>.

### 1-2-4- التحليل الإيكولوجي:

جمع التحليل الإيكولوجي بين التصورين الإقتصادي والديمغرافي بحيث أكد أصحاب المدرسة الإيكولوجية في صورتها التقليدية والمحدثة على عامل السكان والمكان أي الحجم والكثافة لقياس درجة التحضر باعتبار الإنسان وعلى مر الزمن إستطاع أن يتكيف مع البيئة الطبيعية ومواردها ويسيطر عليها ويستخدمها لصالحه وإنعكس هذا الإستخدام للطبيعة على الجانب الفيزيقي للمجتمع الحضري من حيث الحجم والنمو، إضافة إلى الإهتمام بدراسة

<sup>1</sup> - عبد الإله أبو عياش، أزمة المدينة العربية، ط1، وكالة المطبوعات، الكويت، 1980، ص133.



تأثير المدينة وكثافتها على التنظيم الإجتماعي ويميل إلى معالجة التغيرات التي تطرأ عليه بوصفها سببا للتغيرات التي تطرأ على الحجم الكلي للمدينة<sup>1</sup>.

### 1-2-5- التحليل السلوكي:

يرى هذا التحليل بان الأفراد إنطلاقا من تفاعلهم مع البيئة على مر الوقت و الزمن وإكتسابهم لسلوكات معينة ومختلفة، وبذلك ينظر إلى النمو الحضري على أنه طريقة للحياة أو نسق معين من قيم ومعايير السلوك وأنماط التفاعل والعلاقات الإجتماعية المرتبطة بسياق مكاني وزماني، كما اعتبر ويرث التحضر كأسلوب للحياة آخذا في الاعتبار البعد الثقافي.

يرتبط هذا التحليل أساسا بأفكار المدرسة التطورية التي أخذت بالنموذج المثالي وطبقته على ظواهر التحضر، ويعتبر روبرت بارك من الرواد الأوائل للمدرسة الأمريكية في علم الإجتماع الحضري والتي قامت بدراسة الأشكال الجديدة التي سادت المدن.

### 1-2-6- التحليل التنظيمي:

وفقا لهذا التحليل فإن النمو الحضري هو إنقال المجتمع من البساطة إلى التعقيد بمعنى تطور في الأنظمة الإجتماعية وظهور التنظيمات الرسمية وغير الرسمية، وتطور في الأسواق المحلية والعالمية وكأن التطور في التنظيمات الإجتماعية هو إمتصاص للحاجات المتزايدة للنظامين الإقتصادي والإجتماعي، فضلا عن التغيرات التي لحقت بالوحدات الإجتماعية من حيث البناء والوظيفة كالأسرة، المدرسة، المؤسسات الدينية وتعتبر البيروقراطية والتدرج الطبقي الإجتماعي عوامل إرتبطت بظهور المدن والنمو الحضري كما يمكن إعتبارها مؤشرات أو مقاييس للنمو الحضري في نفس الوقت.

### 1-3- نظريات النمو الحضري:

يشهد الإنسان اليوم ظاهرة التحضر و نمو وتوسع المدن بشكل لم يسبق له مثيل، و هذا ما يستوجب التخطيط للتحضر بشكل علمي واقعي خاصة و أن المدن بدأت منذ أواخر القرن التاسع عشر تنمو نموا كبيرا و يعيش فيها ملايين البشر، الأمر الذي يستدعي ظهور وتطوير نظريات ذات طبيعة تخطيطية أي نظريات و قوانين لا تحاول دراسة ظاهرة

<sup>1</sup> - السيد الحسيني، المدينة، دراسة في علم الاجتماع الحضري، دار المعارف، القاهرة، 1981، ص 115.

التحضر و تفسيرها بقدر ما تحاول التدخل في هذه الظاهرة وفهمها و ضبطها بما يخدم رفاهية الإنسان و يجعل معيشتة سهلة ميسرة في هذه المدن ، ومن أبرز هذه النظريات:

### 1-3-1- نظرية الدوائر المتركرة :برجس E.W.Burgess

تعتبر هذه النظرية من أول النظريات التي تناولت بحث التخطيط الإجتماعي في المدن أو إيكلوجيا المراكز الحضرية كما أنها تعتبر واحدة من النظريات التي تبحث عن مناطق التركيز، وقد قدم برجس إسهاما متميزا يكشف عن تأثير بالغ بالإيكلوجيين الأوائل و عرض إسهامه هذا في كتابه " نمو المدينة " كمدخل لمشروع بحث الذي ضمته دراسته المعروفة عن أنماط النمو و تركيب الوظائف في مدينة شيكاغو CHICAGO، فقد كان مهتما بتطوير النظرية الإيكلوجية المشتقة من العلوم الطبيعية ولكي يقيمها حاول و وضع نموذج ووصف بياني للطريقة التي تنمو بها المدينة و تنظيمها المساحي مستخدما في ذلك خريطة إيكلوجية لمدينة شيكاغو كأساس لبحثه، و لكي يحقق أهدافه عالج نمو المدينة في ضوء إمتدادها الفيزيقي و تمايزها في المكان، و لقد إنطلق في ذلك من فكرة أساسية هي أن أسعار الأراضي و سهولة الوصول، تبلغ أقصاها في قلب المدينة التجاري ثم تتخفص تدريجيا بالبعد عن المنطقة المركزية فهي تأخذ شكل حلزوني دائري، ثم فكرة أساسية أخرى هي أن أسعار الأراضي و سهولة الوصول إليها تبلغ أقصاها في قلب مدينة أخرى<sup>1</sup>.

ما يعني أن المدينة تتخذ في نموها خمس حلقات أو نطاقات متنافسة و متحدة المراكز وهذه الحلقات هي:

#### أ/- منطقة الأعمال المركزية:

تقع هذه المنطقة في مركز التوزيع الإيكلوجي للمدينة وتشكل النواة الحيوية إقتصاديا و إجتماعيا، وثقافيا فهي ملتقى طرق المواصلات، وأكثر أجزاء المدينة التي تسهل الوصول إليها، كما تدور فيها أكثر نشاطات المدينة كثافة، وتكثر فيها المتاجر المتخصصة والفنادق الكبرى والإدارات والمكاتب التجارية والبنوك، وقد أدت أفضلية الموقع في منطقة الأعمال المركزية و سهولة الوصول إليه إلى زيادة الطلب على الأرض و إرتفاع أسعارها، وهذا

<sup>1</sup> - محمد حافظ، النمو الحضري في المجتمع المصري، دار سعيد رأفت للطباعة والنشر، القاهرة، 1987، ص 29.

السبب دفع برجس إلى القول أن الأعمال التي تحقق ربحا مرتقعا نسبيا وتستخدم الأرض بكثافة هي التي يمكنها أن توجد في المنطقة الأولى.

#### ب/- منطقة التحول والمنطقة الانتقالية:

يؤدي التوسع و النمو العمراني الذي تتعرض له منطقة الأعمال المركزية إلى تعرض المنطقة الإنتقالية للتغير المستمر، و تتميز بالكثافة السكانية و الإنخفاض الملحوظ في الدخل الفردي، و إنتشار الآفات و الأمراض الإجتماعية كظهور التفكك الإجتماعي و الإجرام، كما تتميز بوجود سكنات متدهورة، حيث تكثر الأكواخ و المنازل القديمة، و تنتشر مخازن السلع و البضائع و المصانع، و الغرف المفروشة للإيجار، أما ساكني هذه المنطقة فهم على الخصوص الأقليات العنصرية و الإثنية، المهاجرون الجدد، الأفراد دون مأوى و الهامشيين، و بسبب أن السكن و المهن التي توجد في المنطقة الإنتقالية مرفوضة إجتماعيا فإنها توصف عادة بالإنحلال و الفساد الخلفي و الفيزيقي، و حسب نظرية برجس فإن المنطقة الأولى تمتد فيزيقيا، من خلال عمليتي الغزو و الإحتلال على حساب المنطقة الثانية التي تتوسع و تغزو هي الأخرى المنطقة الموالية.

#### ج/- منطقة سكن العمال:

يقطن هذه المنطقة العمال ذوي الياقات الزرقاء و أصحاب المهن الكتابية و أطفال المهاجرين، الذين لهم تطلعات لتحسين مستوى معيشة أطفالهم و دفعهم لصعود السلم الإجتماعي.

#### د/- منطقة سكنية أفضل:

تتضمن هذه المنطقة مساكن الأسرة الواحدة و أحياء الأعمال المحلية و العمارات و الشقق الجميلة و بعض فنادق الإقامة و يسكن هذه المنطقة ذوي الياقات البيضاء و أصحاب المهن و صغار المنظمين.

ه/- منطقة السفر اليومي أو الضواحي: تقع منطقة السفر اليومي خارج حدود المدينة في الضواحي ، و تمثل منطقة سكنية لذوي الدخل المرتفع، كما يمكن أن تكون مقرا لبعض

الأحياء المتخصصة وتتكون من الطبقات العليا و الوسطى كما أن معظم سكانها من الذين يقومون برحلة العمل اليومية<sup>1</sup>.

ومما ذكر سابقا نجد أن محاولة " برجس " بينت أن:

- المدينة تنمو و تتوسع في شكل حلقات و دوائر، و تمثل هذه الحلقات مناطق متتابعة من الإمتداد الحضري.

- كلما إزدادت المسافة عن مركز المدينة، كان هناك ميل نحو زيادة أحجام القطع الأرضية، و إنخفاض في كثافة التملك و سعر العقار.

- برجس يتخذ من فكرة النمو و التوسع ليدرس عمليتي الغزو و الاحتلال، أي أن توسع الأعمال المركزية يؤدي إلى غزوها للمنطقة الثانية، و توسع هذه الأخيرة يؤدي إلى غزو الثالثة وهكذا.

### 1-3-2- نظرية القطاع : هومر هويت Humer Hoyt

ظهرت هذه النظرية في بداية الثلاثينات 1939 كرد فعل على الإنتقادات التي تعرضت لها نظرية برجس، و لقد تحقق ذلك حينما قدم هومر هويت إطارا تصوريا يحاول فيه تحديد النمط الإيكولوجي للمدينة في ضوء فكرة القطاع، حيث أوضح أن تحديد سكنى القطاعات أو سكنى الطبقات الاجتماعية يعتمد على القيم الإيجارية، ولكي يتضح الأمر درس بصفة خاصة متغير الدخل و إتضح له أن ما يحدد إنتشار المناطق السكنية هو دخل الأفراد، و ما يحكم التركيب الداخلي للمدن هو الطرق والشوارع التي تخرج من قلب المدينة إلى الأطراف و قدم إطارا تصوريا يحدد فيه النمط الإيكولوجي في ضوء فكرة القطاع بعد دراسته 142 مدينة من ناحية إيجارات المساكن و مميزات و تتلخص في أن المدينة تنقسم إلى قطاعات مختلفة لا حلقات.

إستنادا إلى الفهم الخاص الذي قدمه هويت لنمو المدينة، أكد أن النمو الحضري يتحدد في ضوء إمتدادات النمط السائد من أنماط استخدام الأرض و نظر إلى المدينة كدائرة و إلى المناطق المختلفة كقطاعات، كما أوضح أن النمو الحضري يتم بأقصى سرعته على خطوط النقل و الطرق الرئيسية و على طول الخطوط الأقل مقاومة .

<sup>1</sup> - حميد خروف، المرجع السابق، ص 23.

### 1-3-3- نظرية النويات المتعددة: هاريس وألمان:

ظهرت هذه النظرية في منتصف الأربعينات من طرف هاريس وألمان وهي تحاول التوصل إلى تفسير النمط الإيكولوجي وتستند هذه النظرية إلى فكرة أساسية تؤكد أن النمو في المدينة لا يعتمد على نواة واحدة وإنما على نويات متعددة، وأن هناك أربعة عوامل تؤثر على توزيع الأنشطة أي "قيام النويات" في المدينة.

- تتطلب بعض الأنشطة تسهيلات خاصة حيث توجد في أجزاء محددة من المدينة.
- تستفيد بعض الأنشطة من وجودها وتمركزها في مكان واحد.
- لا تستطيع بعض الأنشطة الحصول على المواقع الممتازة الشيء الذي يدفعها للبحث عن مواقع أقل مرغوبة وذات إيجار منخفض تلائم ذوي الدخل المتوسط والعالي<sup>1</sup>.
- تميل بعض الأنشطة إلى أن تكون متعارضة.

لقد شكلت هذه النظريات نسقا فكريا لمرحلة تاريخية معينة، يعكس إتجاهها متميزا حول الإهتمام بدراسة النمط الإيكولوجي للمدينة، ومع ذلك فهناك فروق بين النظريات الثلاث، ترجع إلى المنظور الذي تبناه كل منها ونظر من خلاله إلى هذا النمط. رغم تعدد الرؤى والتصورات لهذه النظريات في محاولة تفسيرها للبناءات الإيكولوجية الحضرية إلا أن النظرية الإيكولوجية الكلاسيكية تعرضت في مجملها لحركة نقد قاسية وواسعة شملت النقاط التالية:

- الافتراضات الأساسية التي تقوم عليها هذه النظرية وإرتباطها بمرحلة معينة.
- الطبيعة المكانية للنشاط البشري.
- دور المنافسة كظاهرة شبه إجتماعية ساهمت في تحديد المراكز.
- الحدود الفاصلة بين الظواهر الإجتماعية وشبه الإجتماعية.

### 1-3-4- النظرية الإيكولوجية المحدثة:

تمثل نموذجا جديدا للنظرية الإيكولوجية المبكرة التي صاغها بارك، برجس، هاريس ماكيتري، هويت، ألمان وتستند إلى فكرة أساسية، هي أن النظرية الإيكولوجية كأى نظرية سوسولوجية أخرى يجب أن تغطي كل سلسلة الظواهر الإجتماعية، ولقد برزت الأعمال

<sup>1</sup> - لوجي صالح الزوي، علم الاجتماع الحضري، منشورات قازيوس، بنغازي، ط1، 2002، ص 134.

التي تندرج تحت هذه النظرية في مجموعتين و لتوضيح ذلك سيتم التطرق لها حسب المفكرين:

#### أ- كوين QIUN :

يحصر كوين موضوع الإيكولوجية في المشكلات المرتبطة بتقسيم العمل، وتأثيره على التوزيع المساحي والجغرافي، ويرى أن المشكلات المختلفة التي يفرزها المجتمع لا يمكن إخضاعها ككل للتحليل الإيكولوجي الأمر الذي يدعو إلى الإهتمام أكثر بالعلاقات التبادلية بين الجماعات و البيئة المحيطة ومعظم أعماله قد اهتمت بتطبيق مبادئ البيئة و مفاهيم المجتمع المحلي الحضري و منطقة المركز الحضري أو المدينة العاصمة<sup>1</sup>.

#### ب- أموس هاولي A- HAWLEY :

يقدم نظرية جديدة إعتبرت بمثابة الجسر الموصل بين النظرية الإيكولوجية المبكرة والنظرية الإيكولوجية في صورها الراهنة ويمكن تلخيص الأسس التي تقوم عليها هذه النظرية في النقاط التالية:

- يدور موضوع الإيكولوجية حول الطريقة التي يحافظ بها الأفراد على أنفسهم في بيئة دائمة التغير.

- يشكل المجتمع المحلي وحدة للتحليل من خلال دراسة الأفراد كوحدات وأعضاء في الجماعات.

- البعد المكاني و الزماني إذ يضيف تأكيد " هاولي " على التفاعل اليومي بعدا جديدا لدراسة المجتمع المحلي، هو البعد المكاني و الزماني.

- تكامل الجوانب السيكلوجية و الأخلاقية و إرتباط الأنشطة المعيشية بنسق القيمة السائد.

- إعتبار التكيف الثقافي أحد الموضوعات المشروعة في التحليل الإيكولوجي.

- عدم الفصل بين الظواهر الحيوية " شبه الإجتماعية والثقافية" والإجتماعية.

<sup>1</sup> - فاديه عمر الجولاني، علم الإجتماع الحضري، دار عالم الكتب للنشر والتوزيع، 1984، ص 76 .

- كاسترز KASTERS يعتقد أن المدينة ليست مجرد موقع متميز في منطقة حضارية ما بل هي جزء لا يتجزأ من عملية الإستهلاك الجماعي وهو من المكونات الجوهرية للرأسمالية الصناعية وهذا خلافا لما كانت تراه مدرسة شيكاغو.

#### 1-4-4- عوامل النمو الحضري في الجزائر:

ينصب التركيز هنا أساسا على البعد الديموغرافي للنمو الحضري إذ أن هذه العملية في الجزائر ساهم فيها وبنسبة كبيرة هذا البعد، دون إغفال الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية التي تثور بصدها عدة إشكالات وتكمن أهميته في إرتباطه الوثيق بقضايا مجتمعية تعاني منها جل المدن العربية ودول العالم الثالث بدرجة أو بأخرى كتفشي ظاهرة الفقر، الفجوة الكبيرة بين الريف والمدينة، إنتشار المناطق العمرانية العشوائية والبناءات الفوضوية والأحياء المتخلفة والأكواخ وأحياء الصفيح، و تعتبر الجزائر من بين الدول العربية الأكثر تحضرا بالمعنى الديموغرافي حيث بلغت، نسبة النمو الحضري % 54.6 سنة 1995 مقارنة بمعدل النمو الحضري في تونس % 52 أما دول شرق آسيا فبلغت نسبة النمو الحضري " التحضر " بها % 36 وبدول جنوب آسيا % 128.

#### 1-4-4-1- الزيادة الطبيعية للسكان:

تعتبر الزيادة الطبيعية للسكان عنصرا أساسيا في تقدير حجم النمو الكلي للسكان عند أي مجموعة من الشعوب حيث تعرضت الجزائر خلال فترة تاريخية معينة إلى زيادة ديمغرافية حضرية واسعة النطاق ساهمت فيها الزيادة الطبيعية للسكان بنسب متفاوتة، ومنذ ذلك الوقت إستمرت معدلات الولادات والوفيات بالإنخفاض تدريجيا إلى يومنا هذا حيث بلغ معدل الولادات لسنة 1995 حوالي 20.36‰ ومعدل الوفيات 4.55‰ بينما معدل النمو الديمغرافي وصل إلى 15.8‰.

وبلغ عدد سكان الجزائر لسنة 2001 حوالي 30.9 مليون نسمة وقدر النمو السكاني بـ 1.43‰ وهذا حسب إحصائيات البنك العالمي لسنة 2000 وفي سنة 2007 حوالي 32م/ن وبلغ عددهم بداية 2013 حوالي 37.9 م/ن، حيث تغلب على تكوينه الفئة الشابة.

<sup>1</sup>. برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، تقرير الموارد البشرية لعام 1993، ترجمة مركز الدراسات الوحدة العربية، بيروت، ص 216.

## 1-4-2- الهجرة الريفية:

تتميز الهجرة الداخلية في الجزائر وفي البلدان النامية بشكل عام بأنها هجرة ذات اتجاه واحد من الريف إلى المدينة ولهذا تتسبب في مشاكل عمرانية في وسط وضواحي المدن مثل ظهور الأحياء العشوائية وأحياء الصفيح والمساكن اللارسمية في الضواحي الغير مخططة مع التوسع العشوائي للمدن، وتؤكد المعطيات الإحصائية للتعداد السكاني لعام 1977 أن الإتجاه العام للهجرة الداخلية الجزائرية من الريف إلى المدينة يقدر 130 ألف نسمة كمعدل سنوي<sup>1</sup>.

## 1-5-1- مشكلات النمو الحضري:

لم تعد المدينة كما كانت في السابق، بل أصبحت تتحول بسرعة كبيرة إلى منبع حضاري ومادي، لاسيما مع التصنيع والتطور الهائل في مختلف المجالات، ولذلك فكل توسع في حياة المدن هو بلا شك زيادة في التحضر بوجه عام بل أصبح يمكن قياس مدى تقدم العالم ودوله اليوم بمقياس جوهرى مهم ووحيد هو نسبة تحضر المدينة، وهكذا يتضح أن النمو الحضري السريع الذي تعيش فيه المدن حاليا ظاهرة صعبة تتفق مع طبيعة العصر الراهن الذي يعتبر عصر المدن الضخمة الأهلة بالقوى العاملة والكثافة الهائلة . لذلك نجد أن التركيز الأساسي لمعظم المؤتمرات العلمية سواء الدولية منها أو الوطنية هو دراسة المشكلات المرتبطة بالنمو الحضري السريع في دول العالم ومدنه وبخاصة دول ومدن العالم النامي التي من بينها الجزائر ويمكن تحديد أهم هذه المشكلات في:

## 1-5-1-1- مشكلات السكن والإسكان:

مع النمو العمراني والتوسع الكبير في المدن برزت عدة مشاكل إذ تعتبر مشكلة السكن من أهم وأخطر المشاكل التي تواجه الدول خاصة النامية منها في الوقت الحالي بفعل الزيادة الطبيعية والهجرة الداخلية والخارجية والنمو والتوسع الحضري الهائل في السنوات الأخيرة، حيث تعرف بأنها حالة أو موقف يتسم بندرة المسكن الملائم من خلال قلة الوحدات السكنية المعروضة مقارنة بإرتفاع الطلب ولحل هذه المشكلة فإنه ينبغي

<sup>1</sup> - عبد اللطيف بن أشنهو، تكوين التخلف في الجزائر، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع ، 1979، ص 375 ص 376.



على الدول زيادة عدد المساكن بنسبة تفوق زيادة عدد الأفراد وهو ما نجحت فيه الدول المتطورة وفشلت فيه الدول النامية ومنها الجزائر لعدة إعتبارات وإشكالات<sup>1</sup>.

### 1-5-2- مشكلة النقل والمرور:

يمثل النقل قطاع حيوي في الوسط الحضري بإعتباره محرك المدينة وتبرز وظيفته الأساسية في أنه يمثل تكامل للنشاط البشري في المكان من خلال تبادل المنتجات والأنشطة وتجميع وتزويد الناس بالطاقة والبضائع، ومع التحضر السريع والزيادة الهائلة في وسائل النقل بمختلف أنواعها وأصنافها أصبح مشكل النقل من أهم وأبرز المشاكل التي تواجه الدول والمدن النامية لعدم قدرة شوارعها وطرقها لإستيعاب الكم الهائل من السيارات زيادة على غياب التخطيط الفعال .

### 1-5-3- بروز المناطق المتخلفة :

التي تعتبر كنتيجة حتمية لفشل الدول في توفير وحل مشكل السكن حيث يتميز العصر الحديث بسرعة نمو المدن وتوسعها مما ترتب عنه بروز للأحياء العشوائية أو الفوضوية وهي أمكنة تتجسد فيها سوء الأحوال السكنية من خلال تواجد مساكن قديمة آيلة للسقوط تفتقر للصرف الصحي وتنسم بالإزدحام الشديد والظروف الصحية غير الملائمة وما يترتب عنها من أفات إجتماعية كالسرقة والمخدرات والإنحلال الخلقي وغياب الأمن.

### 1-5-4- المشاكل الاجتماعية:

ومنها مشكلة توفير الخدمات الصحية وخدمات التأمينات الإجتماعية لذلك العدد المتزايد من سكان المدينة، وتظهر مشاكل التكيف الإجتماعي للمهاجرين وما يترتب عن ذلك من إرتفاع معدلات إنحراف الأحداث والجرائم والطلاق وهنا تظهر مشكلة إستتباب الأمن الداخلي وكذلك مشكلة توفير الأندية الرياضية والإجتماعية لمعظم الأحياء في المدينة ومشاكل رعاية الطفولة والأسرة وقد أخذ مجتمع المدينة خاصة الجزائرية في السنوات القليلة الماضية يبتعد عن التجانس والتماسك ويتجه في نفس الوقت نحو حالة يسودها اللاتجانس واللاتماسك والتعقيد، في العلاقات السائدة بين الأفراد والجماعات، ويجب

<sup>1</sup> - حسين عبد الحميد أحمد رشوان، مشكلات المدينة، المكتب العربي الحديث، الإسكندرية، 2002، ص 97 .

ملاحظة أن هذه الصفة هي الغالبة في الحياة الحضرية الحديثة فالיום يتكون مجتمع المدينة من فئات وطوائف متباينة في العادات والتقاليد والأصل، ولا يمكن إغفال أهمية توفير الخدمات الإجتماعية بالمناطق السكانية في المدن الكبرى أهمها إقامة المؤسسات التربوية والمنشآت العلمية وتوفير التأمين الإجتماعي من المرض والبطالة لسكان الوسط الحضري وفيما يتعلق بالمشكلات الإجتماعية يجب التعرض لأهمية التخطيط الإجتماعي في علاجها عند دراسة موضوع التنمية الإجتماعية الشاملة<sup>1</sup>.

### 1-5-5- مشكلات إزدحام الشوارع:

تعتبر من أهم وأبرز نتائج مشكل النقل بسبب الزيادة الكبيرة في عدد وسائله بمختلف أنواعها خاصة السيارات والحافلات ويتضح ذلك الإزدحام في الشوارع والأحياء القديمة من المدن الجزائرية، حيث لم يأخذ في الحسبان مثل ذلك التطور السريع في وسائل المواصلات وفي النمو السكاني بإعتبار معظم المدن شريطية ذات نمو طولي لا تستطيع شوارعها التكيف مع هذا الكم الهائل من السيارات والناس، هذا بالإضافة إلى إزدحام وسائل المواصلات والأحياء الشعبية لدرجة كبيرة ما يستلزم إيجاد حلول وبدائل لتوسع هذه المدن.

### 1-5-6- مشكلات اقتصادية:

متعلقة بتوفير فرص العمل لسكان المدن العربية الذين يزدادون بإستمرار، وهناك مشكلة توفير السلع التموينية والإستهلاكية لتلك الأعداد الضخمة وكذلك الإهتمام بإنشاء المؤسسات التجارية والمالية لتنظيم الحركة الإقتصادية في المدن الكبرى

### 1-5-7- مشكلات إدارية:

تتمثل في تنظيم المصالح الحكومية والإدارات والوزارات، وكذلك تنظيم المؤسسات الأهلية بصورة تقضي على البيروقراطية مما يسهل يسر الأعمال الإدارية، وعدم تعطيل مصالح تلك الأعداد الضخمة من سكان المدن ويتطلب حل وعلاج تلك المشكلات بصورة ناجحة إستخدام الأسلوب العلمي أي التخطيط بجميع الصور من خلال توفير البيانات الدقيقة، والإحصائيات الصحيحة المستمرة.

<sup>1</sup> - نفس المرجع، ص 122 .

## ثانيا- النقل والتنقل في الأوساط الحضرية:

### 1-2- تعريفات حول النقل.

#### 1-1-2- تعريف النقل الحضري:

النقل لغة يعرف بأنه تحويل الشيء من مكان إلى آخر، أي هو عملية تحريك وإنتقال من مكان إلى آخر<sup>1</sup>.

ويعرف إقتصاديا على أنه نشاط للخدمات متعلق بوظائف الإنتاج .

كما يعرف النقل الحضري على أنه خدمة تقوم بالربط بين مختلف نقاط التجمع الحضري تخص تنقل الأفراد وفقا لخطة تغطي الإحتياجات وتحقق التكامل والإنسجام والهدف منه إعطاء ديناميكية للحياة في المدينة لكل المستعملين.

ويعرف بأنه مجموعة التقنيات المستعملة والتهيآت والبنى التحتية والوسائل التي تهدف مجتمعة أو في مجملها إلى تنظيم تنقلات الأشخاص والسلع من إقليم معين<sup>2</sup>. ويعرفه الدكتور "Massan" بأنه خدمة تخلق منفعة في الوقت والمكان بواسطة تحويل السلع والأشخاص من نقطة إلى أخرى.

لقد عرف القانون الجزائري في المادة 16 من القانون رقم 17/88 المؤرخ في 10 مايو سنة 1988 بأنه " يعد نقلا كل نشاط ينقل بواسطته شخص طبيعي أو معنوي أشخاصا أو بضائع من مكان لآخر على متن مركبة مهما كان نوعها"<sup>3</sup>. إنطلاقا من التعريفات السابقة يمكن إعطاء تعريف شامل للنقل الحضري بإعتباره مجموعة من التقنيات والوسائل التي تهدف مجتمعة أو في مجملها إلى تنظيم تنقلات الأفراد والسلع داخل الوسط الحضري في ظروف مثلى من وقت وتكلفة وراحة، بهدف إعطاء ديناميكية للحياة في المدينة من خلال معالجته للنقل بنوعيه الجماعي والفردي.

#### 2-1-2- تعريف وسيلة النقل:

وسائل النقل تساعد مع اختلاف أنواعها على نقل أو توصيل مجموعة سلع أو أشخاص، من مكان لآخر مقابل أجر مدفوع أو متفق عليه من أجل تحقيق هدف معين.

<sup>1</sup> - المنظمة العربية للعلوم والثقافة ، المعجم العربي الأساسي ، طبعة لاروس ، 1989 ، ص 1225 .

<sup>2</sup> - Tefre , Martine , Economie de Transport , Ellipses , France , 1996 , p 25 .

<sup>3</sup> - الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، "قانون رقم 17/88 يتضمن توجيه النقل ابري وتنظيمه " ، الجزائر ، 1988 ، ص 785 .

كما تعرف أيضا بأنها "جهاز ميكانيكي ذو حركة يستخدم في نقل الأشخاص أو البضائع يتميز بسرعته وحمولته المختلفة ويسلك شبكة الطرق"<sup>1</sup>.

يلاحظ مما سبق أن وسائل النقل تختلف فيما بينها من حيث النوع، السرعة الحمولة، وشبكة الطرق المستخدمة ومنه يمكن القول أن وسيلة النقل تستخدم في نقل الأشخاص أو البضائع مقابل أجر، كما أنها تسلك طريق معين ولها سرعة وحمولة مختلفة حسب النوع.

## 2-2- لمحة تاريخية عن وسائل النقل :

لقد عرف الإنسان أولى وسائل النقل التي تعتمد على جهده العضلي أو جهد الحيوان مثل النقل المائي والبحري فنوع النقل يتوقف على طبيعة الحمولة، وقد بدأت المجتمعات الصغيرة والمعزولة في الإتصال ببعضها من خلال عمليات التجارة بعد تطويرها لوسائل النقل وإستخدامها للعربات والسيارات التي تجرها الخيل من أجل نقلها للسلع والمنتجات ومبادلتها بمنتجات أخرى.

وظل معمولا بهذا الأسلوب حتى أوائل القرن التاسع عشر، ومع إكتشاف البخار كمصدر جديد للطاقة في مجال الصناعة والنقل أمكن نقل كميات ضخمة من المواد والأفراد على مسافات متباعدة وفي فترات أقصر باستخدام السكك الحديدية وفي سنة 1809 إكتشفت فيلتون fulton قاربا بخاريا ما أدى لاستخدام السفن البخارية وزيادة حجم التجارة وقيام المدن على شواطئ البحار، وفي الربع الأخير من القرن 19 إستخدمت الطاقة الكهربائية، وظهرت القطارات الكهربائية "الترام" لتحل محل القطارات التي تجرها الخيل ثم ظهر الأمتوبيوس الذي يسير بالبتروول.

هذا ما قدم فرصا أرخص للتنقل بين أجزاء المدينة وضواحيها المتباعدة، وجعله يتسم بالسرعة والكفاءة العالية، كما إنتقلت بفعله المصانع من وسط المدينة إلى ضواحيها ما أدى لتوسع المدن للأطراف وسهل تحريك القوة العاملة لأبعد المسافات وكان له الأثر الكبير في توسع المدينة وشوارعها، ومع بداية القرن 20 ظهرت آلة الإحتراق الداخلي والسيارات العامة الأوتوبيسات أولا، ثم السيارات الفردية الخاصة في المدينة وإرتفاع

<sup>1</sup>-يويكر فارس، محاضرات اقتصاد النقل البري ، غ م ، المدرسة الوطنية لتطبيق تقنيات للنقل البري ،الجزائر، 1999.

معدلات ملكيتها خاصة في المدن الغربية، ما نتج عنه توسع لحركة المدن وإمتداد طرقها وزيادة حركة أفرادها وتنقلاتهم 1.

فالسيارة تعتبر وسيلة تنقل شخصية معاصرة تتيح لك فرص التنقل في أي وقت وإلى أي مكان بسرعة، وهي تمثل مؤشر ومنبع إجتماعي بفعل مكانة ممتلكها وإنعكاسها على الناس بالإضافة إلى أنها وسيلة نقل متطورة<sup>2</sup>.

## 2-3- التصنيف العام لأنواع النقل :

### 2-3-1- التصنيف وفقا لمجال التشغيل: ويشتمل على أنواع ثلاثة هي:

أ/- النقل الداخلي وهو الذي يكون ضمن نطاق الدولة الواحدة.

ب/- النقل الخارجي الدولي وهو النقل العابر للدول "خارج نطاق الدولة الواحدة".

ج/- النقل الحضري وهو النقل داخل حدود المدينة، وهو ما سنتطرق إليه في الدراسة.

### 2-3-2- التصنيف وفقا للمسار: ويشتمل على أنواع ثلاثة هي:

أ/- النقل البري: طرق، حافلات، سكة حديد، خطوط أنفاق، مركبات، أنابيب...الخ.

ب/- النقل المائي: بنوعيه النهري والبحري.

ج/- النقل الجوي والمشارك: طائرات، مطارات، طائرات جوية مائية.

### 2-3-3- التصنيف حسب القوة المحركة: ويشتمل على أنواع ثلاثة هي:

أ/- عضلي بشري: دراجة، عربة حمال، أو حيواني العربة التي تجرها الحيوانات.

ب/- قوى طبيعية: كالرياح سفن شراعية والتيارات المائية في الأنهار.

ج/- الطاقة: وقود، كهرباء.

### 2-3-4- التصنيف حسب نوعية الخدمة: ويشتمل على نوعين :

أ/- متخصصة: لنقل الركاب فقط أو البضائع فقط.

ب/- مشتركة: لنقل الركاب والبضائع معا، أو للنقل الجوي والبري معا.

### 2-3-5- التصنيف حسب مستوى الخدمة: ويشتمل على نوعين:

أ/- السرعة: عادي و سريع.

ب/- إنتظام الخدمة: دائمة، تحت الطلب.

<sup>1</sup> - حسين عبد الحميد احمد رشوان، مشكلات المدينة، المكتب العربي الحديث، القاهرة، 2001، ص 124 .

<sup>2</sup> - Pierre Lannoy et Thierry Ramadier, la Mobilienne Académie Bruylant, Belgique, 2007 ,p 28 .

## 2-3-6- التصنيف حسب طبيعة وسيلة النقل : ويشتمل على نوعين هما:

أ/- النقل العام .

ب/- النقل الخاص.

وهو التصنيف الذي يهتم به المتخصصون في مجال تخطيط النقل الحضري عموماً لأن وسائل النقل العام والخاص تعتبر من العناصر المؤثرة بشكل كبير في عملية النقل بشكل عام وفي النقل الحضري أي النقل داخل المدن بشكل خاص<sup>1</sup>.

### 2-4- الأنواع الرئيسية للنقل :

#### 2-4-1- النقل البري بالمركبات :

إن النقل عن طريق المركبات وسيلة مهمة يزداد الإعتماد عليها من سنة إلى أخرى وذلك من خلال المرونة والإستجابة العالية التي تتصف بها لتلبية حاجات نقل الأفراد أو البضائع.

تأتي أهمية النقل بالسيارات من خلال الترابط السهل والسريع ما بين المناطق الجغرافية خاصة التي يصعب الوصول إليها بواسطة الوسائل الأخرى، وبالتالي فإن تطور النقل عن طريق المركبات الخاصة أو العامة يجب أن يواكبه تخطيط وتطوير الطرق لتأمين التدفق المروري اللازم لهذه المركبات، ومن هنا لجأت بعض الدول إلى تطوير نظم النقل لديها بما يتوافق مع العملية الإنتاجية والإجتماعية التي تحققها المركبات سواء كانت السيارات الخاصة أو مركبات النقل العام ومحاولة القضاء على مشكلة الازدحام في المدن تدريجياً<sup>2</sup>.

#### 2-4-2- النقل بالسكك الحديدية :

تعتبر السكك الحديدية من أهم وسائل النقل العام التي تعتمد عليها الدول وبشكل كبير في تحقيق أهدافها الإقتصادية والإجتماعية والسياسية والعسكرية وذلك فيما يتعلق بنقل الأفراد أو البضائع على حد سواء، وتأتي أهمية النقل بالسكك الحديد من خلال قدرتها الكبيرة على نقل الحمولات الثقيلة ولمسافات بعيدة وبسرعات عالية وقد تجاوزت سرعة بعض القطارات 300 كلم/ساعة .

<sup>1</sup> - محمد توفيق سالم، هندسة النقل والمرور، دار الراتب الجامعية، بيروت، 1985، ص15 ص16.

<sup>2</sup> - سليم بوقنة، دراسة نوعية الخدمة لدى مستعملي النقل الحضري الجماعي، مذكرة ماجستير، جامعة قسنطينة، الجزائر، 2005/2004 ص90 ص91 .

كما أن مرور السكك الحديدية بمنطقة معينة يعتبر أحد الأسباب الرئيسية في تنمية تلك المنطقة وإيجاد التجمعات الحضرية الكبيرة وبالتالي إمكانية التأثير المباشر في توزيع السكان، ويمكن ملاحظة ذلك في العديد من المدن الأوروبية الصناعية التي نمت وازدهرت جراء وجود السكك الحديدية فيها.

لذلك يعتبر النقل بواسطة السكك الحديدية عاملاً من عوامل التوطن الصناعي حيث تبرز أهميته في مرحلتي الإنتاج والتوزيع من خلال زيادة فرص نقل المواد الأولية وعنصر العمل والسلع الوسيطة وكذلك نقل الإنتاج إلى مناطق التخزين والإستهلاك.

#### 2-4-3- النقل البحري :

يعتبر النقل المائي من أقدم أنواع النقل التي إستخدمها الإنسان من خلال مجاري الأنهار والبحيرات المتوفرة بصورة طبيعية وبشكل كبير وبالتالي إستعملها الإنسان في التنقل ولمسافات طويلة خاصة وأنها غير مكلفة إقتصادياً ولا تحتاج إلى جهد كبير عند إستخدام الزوارق الخشبية في الأنهار بالرغم من أشكالها البدائية.

وبعد إختراع المحرك البخاري، كانت نقطة التحول الكبرى في صناعة النقل المائي حيث تم صنع السفن ذات المحركات البخارية، وهكذا تواصلت وتطورت صناعة السفن على إختلاف أنواعها حتى وصلت قدرة بعض السفن إلى نقل ( 2-3 ) ملايين طن من البضائع، وما أدى إلى زيادة الإهتمام بعملية إستخدام النقل المائي هو الإنخفاض الكبير في كلفته الإقتصادية كما ذكرنا خاصة في مجال نقل البضائع التي يتم نقلها لمسافات بعيدة وعابرة للقارات.

#### 2-4-4- النقل الجوي:

لم يعد النقل الجوي في وقتنا الحاضر واسطة للنقل بين القارات والبلدان فقط وإنما أصبح أيضاً بين المدن في البلد الواحد، كما أن أهمية النقل بالطائرة لا تقف عند نقل الأفراد فقط بل نقل البضائع أيضاً.

ويعتقد بعض المراقبين بأن النقل الجوي سوف يحقق مستويات عالية بالنسبة لحجم البضائع المنقولة بواسطة الطائرة، حيث من المتوقع أن يفوق حجم المسافرين من جهة

ويفوق حجم البضائع المنقولة بواسطة البواخر والسكك الحديدية من جهة ثانية، الأمر الذي سيكون له انعكاسات إيجابية على مجمل الحركة الإقتصادية في العالم .

#### 2-4-5- النقل بالأنابيب :

نظام يستخدم عادة لنقل المواد السائلة " النفط ومشتقاته أو مياه الشرب أو الصرف الصحي أو الغاز" ويشمل هذا النظام خطوط أنابيب لنقل المواد الصلبة ولكن على نطاق ضيق، وتتم عملية النقل من خلال ضغط هذه المواد داخل أنابيب بواسطة مضخات تتناسب قوتها مع كمية المواد المراد نقلها من نقطة المصدر إلى نقطة الوصول وقد استخدمت الأنابيب الناقلة للنفط في كل مناطق العالم وبالأخص المناطق المنتجة للنفط في الشرق الأوسط وبحر الشمال وجنوب روسيا وبحر جنوب الصين وتكساس وألاسكا وقد وصل طول الأنابيب الناقلة للنفط في الولايات المتحدة عام 1999 إلى 248 ألف كيلومتر وبلغ طول أنابيب الغاز في عام 1996 إلى 2.054.029 كيلومتر<sup>1</sup>.

#### 2-5- أهمية النقل الحضري:

يعتبر قطاع النقل أحد أهم قطاعات التنمية الشاملة والمستدامة في أي من الدول و يمثل تخطيط النقل داخل المدن أو ما يسمى إصطلاحا بالنقل الحضري قضية متعددة الجوانب وينظر إليه على اعتباره جزء لا يتجزأ من عملية التخطيط الحضري ككل لإرتباطه الوثيق بالتكوين العمراني وإستعمالات الأرض التي تعتبر أحد أهم العوامل المولدة للرحلات والتنقلات .

يعد الإرتقاء بمستوى قطاع النقل والمواصلات في وقتنا الحاضر أحد المعايير أو المؤشرات الدالة على مستوى التنمية العمرانية والتطور الحضري لكل دولة حيث يتم قياس تقدم الدول بتقدم وسائل ونظم النقل فيها وذلك بموجب العلاقة التكاملية فيما بينه وبين جميع القطاعات التنموية الأخرى، خاصة إذا ما إرتبط بوجود أنظمة النقل المتطورة والحديثة بفعل التقدم التكنولوجي .

<sup>1</sup> - سعيد عبده، جغرافيا النقل مغزاها ومرماها، المكتبة الأنجلو مصرية، 2007، ص 287.



## 2-5-1- دور النقل في إحداث التغيير الاجتماعي :

يعد قطاع النقل والمواصلات من البنى الإرتكازية للإقتصاد ومؤثراً في الوقت نفسه بصورة مباشرة أو غير مباشرة في الحياة الإجتماعية للأفراد من خلال ما يحققه من عملية إتصال وتغيير في السلوك الإجتماعي والحضاري لهم .

حيث يساهم النقل إلى حد كبير في إحداث التغيير الإجتماعي بين أفراد المجتمع عموماً وذلك من خلال تسهيل عملية الإتصال الإجتماعي بين الريف والمدينة أي بين أرجاء البلد الواحد من جهة، وبينه وبين الأقطار الأخرى من جهة ثانية، الأمر الذي يساهم بشكل فعال في زيادة تحقيق التطور الإجتماعي بإعتبار أن المجتمعات المتخلفة هي التي تتغلق على نفسها بسبب صعوبة الإتصال مع المجتمعات الأخرى، وهذا ما يلاحظ على بعض مجتمعات إفريقيا وآسيا حيث ما زالت تعيش في مستوى الإنسان البدائي، ولعل السبب يرجع إلى انعدام الإتصال بين هذه المجموعات البشرية المنعزلة والمجتمعات الأخرى، لكن مع ظهور النقل والإتصال ظهر ما يسمى بالعلومة التي عملت على تخطي المسافات بالنسبة للأفراد والبضائع على حد سواء رغم سلبياتها<sup>1</sup>. ومن خلال ما تقدم نستطيع القول بان أية تنمية إقتصادية وحضرية ترتبط أساسا بتوافر تسهيلات وإمكانيات نظم النقل المناسبة، الأمر الذي يتطلب أن تقوم عملية تخطيط النقل على أساس علمي سليم إنطلاقاً من الواقع الفعلي وعلى أساس التوازن بين التطور السريع لنظام النقل من جهة والظروف الإقتصادية والإجتماعية من جهة أخرى بفعل التوسع الكبير للمدن<sup>2</sup>.

## 2-5-2- دور النقل في التنمية الإقتصادية :

يأتي قطاع النقل على رأس القطاعات التي تدعم الهيكل الإقتصادي ويعتبر الركيزة الأساسية للإقتصاد القومي، حيث يمثل قطاع النقل بأنشطته المختلفة دعامة أساسية من دعائم التقدم، ولا يمكن أن نتصور تحقيق النمو المتوازن بين قطاعات الإقتصاد القومي لأي بلد من البلدان دون تأمين إحتياجات تلك القطاعات والأفراد من النقل، الأمر الذي لا

<sup>1</sup> - علي عبد السلام المعزوي ، إقتصاديات النقل، دار السلام ، مصر ، ط 1 ، 2006 ، ص 94 .

<sup>2</sup> - محمد توفيق سالم ، مرجع سابق، ص 9 ص 13.

يمكن تحقيقه إلا من خلال إعداد تخطيط جيد لقطاع النقل يرتبط ارتباطاً وثيقاً بخطة القطاعات الاقتصادية الأخرى.

وقد تطورت صناعات قطاع النقل في وقتنا الحاضر وأثرت بشكل كبير على التطور الاقتصادي، حيث يؤثر النقل في معالجة عامل المسافة والبعد فيساعده في توسيع المدينة و السوق وإستغلال الموارد الطبيعية والبشرية وزيادة الإنتاج وإنتقال السلع واليد العاملة إلى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعاً وتوطين المشاريع في الأماكن ذات الجدوى الاقتصادية الأفضل، ونستطيع إلتماس ذلك في كافة البلدان الصناعية المتقدمة حيث كانت قديماً السكك الحديدية هي الوسيلة الرئيسية للنقل عموماً أما الآن فإن تلك البلدان تتميز بوجود أنظمة نقل متطورة، وبالتالي نجد أن قطاع النقل قد ساهم مساهمة فعالة في تقدم هذه البلدان إقتصادياً وصناعياً<sup>1</sup>.

كما يساهم قطاع النقل في التنمية الاقتصادية من خلال ربط مناطق الإنتاج بمناطق الإستهلاك وفي تأمين إنتقال الأفراد ونقل المواد الخام والبضائع من مناطق الإستثمار وإليها، كما أنه يعتبر عاملاً مساعداً في إستغلال الموارد الطبيعية التي غالباً ما يتركز وجودها في مناطق نائية، وتتمثل مساهمته الاقتصادية في اختيار أماكن توطين الصناعات التي توفر للإقتصاد الوطني أكبر الفوائد المتمثلة في خفض نفقات الإنتاج والنقل والتوزيع، بالإضافة لإكتشاف الثروات الطبيعية وإستغلالها في أفضل الظروف وتوسيع مساحة الأراضي المستغلة زراعياً لتحقيق التكامل الإقتصادي بين البلدان وإندماجها الإقتصادي والإجتماعي والثقافي، بالإضافة إلى نمو المدن والمراكز الحضرية وتوسعها وإزدهارها وتحقيق التوازن في عملية العرض والطلب على السلع في مختلف الأسواق المحلية والخارجية، كما يؤثر في تحديد أسعار العقارات والأراضي<sup>2</sup>.

ويعد نقل الركاب والبضائع من المهام الرئيسية للنقل في كل بلد، وقد كان لتقدم النقل أثر كبير في إنخفاض تكلفة المنتج النهائي التي تعتبر تكلفة النقل من أهم العناصر المؤثرة عليه وعلى نوعية الخدمة في وسائل النقل الحضري.

<sup>1</sup> <http://www.suhuf.net.sa/2001jazhd/jun/26/ec.htm>

<sup>2</sup> - محمد خميس الزوكة، جغرافيا النقل والتجارة، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2006، ص 19.

كما يعتبر قطاع النقل أحد أهم القطاعات التي توفر الكثير من فرص العمل في المجتمع ذلك أن العنصر البشري هو الأساس الذي تقوم عليه عملية النقل لما تتطلبه العملية من جهد بشري في إنجاح مهامها، ولا بد توفير إمكانيات بشرية كافية للقيام بمتطلبات التطور الحاصل في قطاع النقل بإعتبار أن الزيادة في مهام هذا القطاع تستوجب أن تقابلها زيادة في العنصر البشري، وهذا يعني توفير فرص عمل كثيرة لمختلف الإختصاصات التي يقوم عليها قطاع النقل.

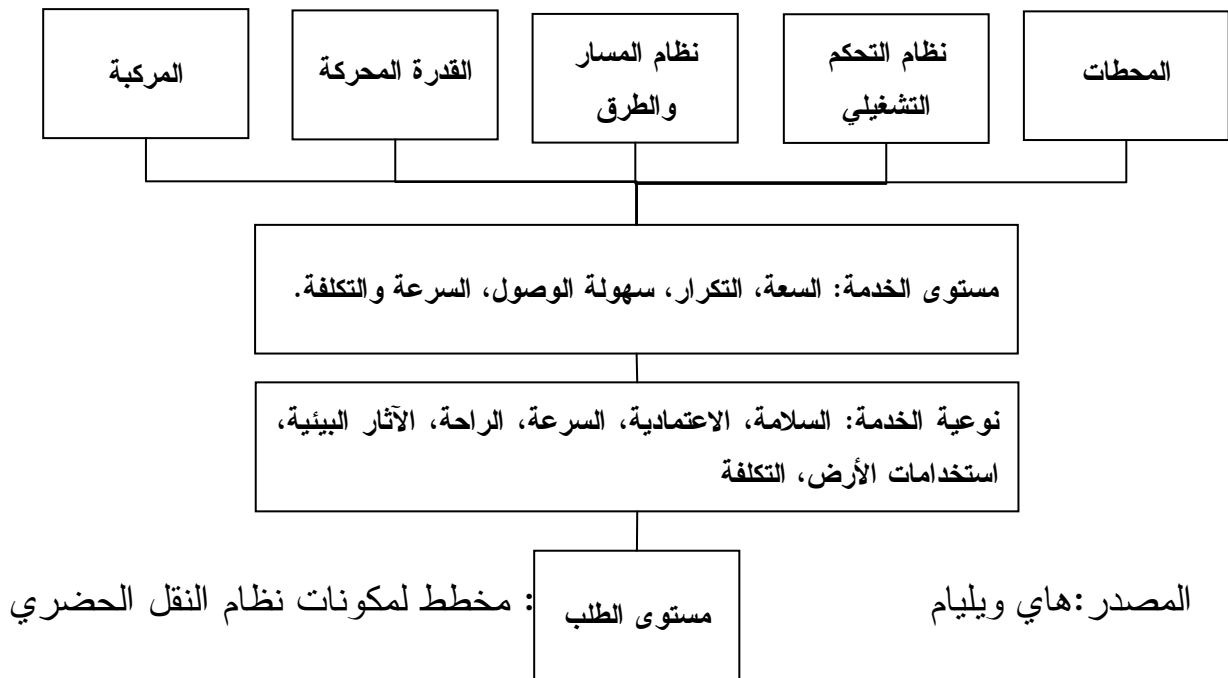
ومما سبق يمكن تحديد دور النقل وأهميته في النقاط التالية:

- أ/- تعتبر وسائل النقل عاملا محددًا لما لها من أهمية قصوى في تحديد إختيارات الأفراد وأسرهم للمكان الذي يقطنون فيه، والمكان الذي يعملون فيه<sup>1</sup>.
- ب/- تؤثر وسائل النقل بدرجة أو بأخرى على القدرات الشخصية للأفراد في رفع أسعار السلع التي تنقلها هذه الوسائل حيث تدخل تكاليف نقل السلع في أسعار بيعها.
- ت/- يؤدي إلى فك العزلة عن المناطق النائية ويوطد الروابط الإجتماعية .
- ث/- يسهل حركة تنقل الأشخاص والبضائع ويزيد في سرعة توزيعها ويساهم في الربط بين مناطق الوطن من جهة وبين الدول من جهة أخرى.
- ج/- يساهم النقل في تطور المدن وتوسعها بالإضافة إلى مساهمته في خلق مناصب شغل وتو/خفيض حدة البطالة.
- د/- النقل يوجد المنفعة المكانية للمنتجات في الوقت المناسب بنقلها من أماكن إنتاجها إلى أقاليم استهلاكها من خلال ربط مراكز الإنتاج بمراكز الاستهلاك والعكس.
- ه/- التأثير على نمط وإستراتيجية التنمية المستدامة في كل القطاعات خاصة القطاع الاقتصادي والصناعي، وذلك لأن خدمات قطاع النقل بمختلف أنواعه تؤثر على عملية التوطن الصناعي من حيث اختيار مراكز الإنتاج ومنافذ التسويق بفعل تضافر مجموعة من العوامل الاقتصادية والاجتماعية في تحديد عملية التوطن وكذا توفير النقد الأجنبي لتغطية احتياجات برامج التنمية الاقتصادية<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - حمادة منصور، مقدمة في إقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 1998، ص 12 .  
<sup>2</sup> - سميرة إبراهيم ، محمد أيوب ، إقتصاديات النقل ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2002، ص 17 .

## مخطط لمكونات النقل الحضري

يعتبر النقل الحضري من أهم الوظائف في قطاع الخدمات في العصر الحديث ذلك لأنه يعمل على تكامل النشاط البشري في المكان من خلال تبادل المنتجات والخدمات والأنشطة الأخرى، كما يعمل على تجميع الناس والطاقات والمنتجات أو توزيعهم .  
للنقل الحضري نظام يمكنه من تقديم خدمة النقل في المجال الحضري بالكمية والنوعية المطلوبة، ويتكون هذا النظام من خمسة مكونات يوضحها الشكل التالي:1:



## 2-6- مشكلات النقل والمرور في المدينة:

يعتبر النقل الحضري ضرورة ملحة تفرضها طبيعة الحياة الحضرية داخل المدينة لكن النقل الحضري يعاني مشاكل متعددة ومتداخلة الجوانب ومعروفة في أغلب مدن العالم خاصة مدن العالم الثالث ويمكن إبراز بعض هذه المشاكل والمعوقات التي تواجه هذا القطاع فيما يلي:

## 2-6-1- الإزدحام المروري:

يعد الإزدحام من أكثر مشكلات النقل الحضري إنتشارا في المدن ويمكن تلخيصها في التقرير الذي نشره "بوتشانان bouchanan" حول حركة المرور في المدن وجاء فيه:

<sup>1</sup>-هاي ويليام، مقدمة في هندسة النقل، ترجمة، سعيد القاضي، وأنيس التتير، مطابع الملك سعود، السعودية، 1999، ص5.

" أن مشاكل النقل مشاكل مألوفة حتى أننا لسنا بحاجة إلى تأكيد ما يثيره من إحباط وضيق وضياح الوقت والوقود وتبديد جهد المسؤولين عن تنظيم حركة المرور وفي الوقت الذي تستطيع فيه أثقل العربات، وأكبرها حجماً قطع مسافة ميل واحد في الدقيقة فإننا نجد أن متوسط سرعة حركة المرور في المدن الكبرى لا تزيد عن 11 ميلاً في الساعة الواحدة تقريباً، وهذا يبين مدى التناقض الذي بلغته مشكلة الإختناق طبقاً للحدود القياسية المستغرقة في الوصول <sup>1</sup>."

وتبرز هذه المشكلة بحدة خاصة في أوقات الذروة وهي الأوقات التي يسعى فيها الموظفون والعمال للوصول إلى عملهم، أو في وقت إنتهاء الدوام وفي معظم الأحيان يكون سبب الإزدحام ضعف الطاقة الإستيعابية لشبكة الطرق وعدم كفاءة نظام النقل الحضري في تلبية الإحتياجات المطلوبة بالنسبة لحجم المرور ضمن المدن، حيث تصل سرعة حركة المرور في كثير من أوقات الذروة بين 4-5 كم/س، الأمر الذي يؤدي إلى ضياح الكثير من الوقت والطاقة بسبب التكدس العمراني والإقبال المرتفع على السيارات ويؤثر الإزدحام في الحالة النفسية التي تؤدي بدورها إلى إنخفاض أداء الإنسان في العمل أو البتة نتيجة الإجهاد النفسي الذي يتعرض له على طول الطريق <sup>2</sup>.

ومن أهم العوامل التي تساهم وبوضوح في مشكلة إختناق المرور في المدن تركيز الأنشطة الحضرية والأعمال في وسط المدينة أو ما يعرف بمنطقة الأعمال المركزية وهذا ما نلاحظه في مدينة غليزان بحيث تشهد إختناقاً في ساعات الذروة الصباحية و بعد إنتهاء أوقات العمل، ولقد زاد ضغط السيارات على محاور النقل في المدن التي لم تكن قد صممت بحيث تستوعب هذا الكم الهائل من السيارات العامة والخاصة <sup>3</sup>.

## 2-6-2- حوادث المرور:

من أكبر مشاكل النقل تأثيراً على السلامة البشرية، حيث تزداد نسبة الحوادث بزيادة التحضر والنمو، إضافة إلى ظروف البيئة مثل الأمطار والرياح والعواصف فضلاً عن الحوادث التي تأتي نتيجة الإستهتار بآداب وقواعد المرور، ولا يمكن القضاء على مشكلة الحوادث بصورة نهائية إلا أنه يمكن التخطيط للحد منها وتقليل عددها وتخفيف

<sup>1</sup>- السيد عبد العاطي السيد، علم الإجتماع الحضري بين النظرية والتطبيق، ج2، دار المعرفة الجامعية، القاهرة، 2000 ص 312 .

<sup>2</sup>- صبحي محمد قنوص، دراسات حضرية، مدخل نظري، الدار الدولية للنشر والتوزيع، القاهرة، 1991، ص 182.

<sup>3</sup>- حسين عبد الحميد أحمد رشوان، مرجع سابق، ص 127 .

مستوياتها التي تلاحظ إزدیادا كبيرا في نسبها خاصة في المدن الكبرى بـ10% سنويا وتوضح الإحصاءات الحديثة أن حوادث الإصابة بالسيارات بلغت ما يزيد على 4 ملايين حادثة عام 1989 تضمنت 51 ألف حالة وفاة.

تشير الدراسات أن نسبة كبيرة من حوادث المرور تقع في تقاطعات الطرق والشوارع الرئيسية التي تعتبر مراكز إختناق بطبيعتها وأن معدل هذه الحوادث يميل إلى الإرتفاع الملحوظ أثناء ساعات الذروة<sup>1</sup>.

### 2-6-3- عدم إحترام قواعد المرور:

حيث تعد المخالفات المرورية أحد المقاييس التي تعكس السلوك الفعلي لسائقي المركبات الخاصة والعامة ولها أيضاً مدلول إجتماعي ونفسي وتربوي وثقافي في الوقت نفسه، وتعتبر من أكبر الأسباب المؤدية إلى المشاكل المطروحة في قطاع النقل.

### 2-6-4- الضوضاء ومشكلة عبور المشاة :

وتتمثل في الأصوات المنبعثة من حركة المرور نتيجة إستعمال أبواق السيارات والفرامل وإحتكاك العجلات وغيرها من الأصوات التي تسبب إزعاجا وضغطاً على الأعصاب لساكني المنازل أو المتواجدين ضمن المرافق العامة القريبة من الطرق إضافة لمشكلة عبور المشاة من خلال مشاركتهم في إستخدام نفس المساحة الحضرية مع أصحاب السيارات، وعلى الرغم من صعوبة تقدير حجم المشاة في المدينة تقديراً كمياً بدقة إلا أنهم بلا شك يمثلون نسبة لا يستهان بها من مجموع سكان المدينة ويشكلون جزءاً أساسياً في نسق الدورة في المدينة الحديثة بالتالي فهذه المشكلة لا تقل أهمية عن سابقتها<sup>2</sup>.

### 2-6-5- التلوث البيئي:

إن من أكبر أخطار وسائل النقل الضارة في البيئة هي أخطار تلوث الهواء التي تزداد بإزدیاد إحتراق الوقود على إختلاف أنواعه ومن مختلف الشاحنات والمركبات وهو أمر حاصل بشكل كبير نتيجة الإزدحام وتدني سرعة السير بالإضافة إلى ميل كثير من الناس لتملك السيارات بإعتبارها أحد رموز الهيبة الاجتماعية خاصة في المناطق

<sup>1</sup> - السيد عبد العاطي السيد، مرجع سابق، ص 319 ص 320 .

<sup>2</sup> - عبد الإله أبو عیاش، أزمة المدينة العربية، وكالة المطبوعات، الكويت، 1980، ص 176 .

الحضرية التي تزداد فيها الكثافة السكانية في المدن وكذا ضعف الأداء ونقص إدارة المرور المحلية والحوادث وتلوث الهواء والتلوث بالضوضاء وإرتفاع نقل السلع داخليا، حيث يصل التلوث إلى أعداد كبيرة من الناس وبكميات كبيرة في وقت قصير وبالتالي يهدد الصحة العامة والبيئة الطبيعية بشكل كبير.

## 2-6-6- مشكلّة الإنتظار:

هذه المشكلّة لا تقل أهمية عما سبق من مشاكل النقل السابقة الذكر، ففي معظم مدن العالم تحولت واجهات الكثير من المباني العامة المهمة والتي هي أماكن تجمعات للإستخدام الدائم من قبل المشاة إلى محيط السيارات مما يفسد القيمة الجمالية لهذه المباني والميادين العامة والحقيقة أن مشكلّة الإنتظار أصبحت من المشكلّات الحضرية البارزة نتيجة لنشاط عوامل النمو والتوسع الحضري كالتركيز السكاني وتركيز النشاطات الحضرية، ومن ناحية أخرى تسهم مشكلّة الإنتظار بالقدر الكافي في مشاكل الإختناق المروري نظرا لما يرتبط بها من إعاقة لإنسياب وسيولة حركة المرور وضياح الوقت وعليه تؤدي إلى إختلال التوازن بين العرض والطلب على الأرض الحضرية وإستخدامها في مجال الحركة والمرور في المدينة حيث يفوق الطلب على المساحة السكانية المعدة للإنتظار حجم ما هو معروض منها مما يؤدي إلى زيادة الإزدحام<sup>1</sup>.

## 2-6-7- التكاليف العالية لمستعمل النقل:

تتمثل في إرتفاع نفقات النقل وزيادة تكاليفه كإرتفاع أسعار البنزين زيادة على أوجه الإنفاق الأخرى كالصيانة والإصلاح والتأمين والضرائب وزيادة التكاليف بالنسبة لمستعمل وسائل النقل بنوعيه الفردي والجماعي، ما يجعل من إمتلاك السيارة عبئا ضروريا إضافيا حتمته ظواهر النمو والإمتداد الحضري على ساكن المدينة أو المسافر إليها لهدف من الأهداف<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - روابحي سناء، النمو الحضري وعلاقته بمشكلّات النقل الحضري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علم الإجتماع الحضري، غ م باتنة، الجزائر، 2008/ 2009، ص 84 .  
<sup>2</sup> - السيد عبد العاطي السيد، مرجع سابق، ص 326 .

## خلاصة الفصل:

من خلال الفصل الثاني تم التطرق إلى المفاهيم والمقاربات الخاصة بتوسع المدن وعلاقتها ببروز المشاكل الحضرية المختلفة والتي من أهمها مشكل النقل الذي يعتبر نظام مهم لحركة الأفراد والسلع وقد ركزنا على نقل الأفراد لأهميته الكبيرة ولاحظنا عدة إختلالات وتوازنات بفعل التوسع العشوائي الكبير الذي تعرفه المدن الجزائرية ومنها مدينة غليزان التي شهدت مؤخرا نموا كبيرا بفعل عدة عوامل تم ذكرها، والملاحظ أن هذا التوسع سبب العديد من المشكلات في المدينة خاصة على قطاع النقل لغياب التطبيق الفعلي للمشاريع وعدم مواكبة السلطات لهذا التوسع لنقص المشاريع المبرمجة وقلة فاعليتها مما يتطلب تسخير منظومة قانونية فعالة لتنظيم التوسع ومعالجة ما يتعلق به من إختلالات ونقائص.



# الفصل الثالث

النقل الحضري والتخطيط في غليزان

## تمهيد:

يعتبر النقل البري من أهم أنواع النقل في الجزائر ومن بين أصنافه النقل الحضري الذي يمثل حاجة ضرورية ومهمة في الوسط الحضري من خلال الدور الذي يلعبه في توسع المدينة وربط أحيائها بهذه الخدمة، بعدها يتعدى دور النقل إلى التخطيط ، فتخطيط النقل مراده تغيير وضع معين أو مشكل راهن مثل القضاء على الازدحام المروري ومواكبة المشاريع للتوسع المستقبلي ووضع خطط مرور خاصة بمواسم معينة... الخ . وهذا كله يخضع إلى مؤثرات عديدة مثل الكثافة السكانية، الطبيعة الجغرافية، المنافسة في قطاع النقل...، ومنه يأتي الفصل الثالث لهذه الدراسة متناولا النقل الحضري والتخطيط في مدينة غليزان من خلال المشاريع المنجزة خاصة مشروع المحطة البرية الجديدة وما ترتب عليها من إشكالات، وقد قسم هذا الفصل إلى مبحثين:

يهدف المبحث الأول لتعريف التخطيط عموما ومبرزا عملية التخطيط للنقل ومبينا أنواعها ومبادئها والعوامل المؤثرة فيها، وموضحا العلاقة بين تخطيط المدن والنقل، بينما يتناول المبحث الثاني مدخل عام عن مدينة غليزان، ويوضح وضعية قطاع النقل والهيكل والمشاريع المنجزة والأفاق المستقبلية بالإضافة إلى لمحة عن المحطة البرية الجديدة والإشكالات المطروحة في هذا القطاع داخل المدينة.

## أولاً- تخطيط النقل:

### 1-1- تعريف التخطيط الحضري:

يعتبر التخطيط أسلوب علمي يتمثل في وضع خطة لتحقيق أهداف المجتمع في مجال وظيفي معين لمنطقة جغرافية ما في مدى زمني محدد ويعتمد نجاحه في إرتكازه على الأسس العلمية في مراحلها المختلفة بالإضافة للمرونة من أجل التغيرات المستقبلية الطارئة ولقد تعددت التعاريف حوله ونذكر منها :

هناك من يعرف التخطيط بأنه التدبير الذي يرمي لمواجهة المستقبل بخطط منظمة سلفاً لتحقيق أهداف محددة في مجال محدد<sup>1</sup>.

تعريف لويس كايل Lewis keeble: التخطيط الحضري عبارة عن علم وفن يتجلى في أسلوب استخدام الأرض وإقامة المباني وشق الطرق وتيسير المواصلات كل ذلك بطريقة يكفل تحقيق الحد الأقصى من جوانب الاقتصاد الملائمة<sup>2</sup>.

ويعرف على أنه أسلوب للعمل يدعو المجتمع لإتباع منهج علمي لرسم المستقبل وحل مشاكله المختلفة، وقد زاد الإهتمام به حتى أصبح أسلوب عالمي و ظاهرة مشتركة بين جميع الدول<sup>3</sup>.

### 1-2- مفاهيم حول عملية تخطيط النقل:

يمثل التخطيط أمر ضروري ومهم في أي مجال من المجالات بالنسبة للأفراد والدول ويعتبر تخطيط النقل واحد من هذه الأنواع التي تؤثر تأثيراً جوهرياً في المناطق التي يستعمل فيها، سواء كانت تلك التأثيرات إقتصادية، إجتماعية، سياسية وتكون على المدى القصير من خلال حركة الناس والبضائع بين المناطق الجغرافية المختلفة للدولة داخليا وخارجيا، أما على المدى الطويل فتشمل التنمية الإقتصادية والإجتماعية المستدامة من خلال المناطق التي تمر فيها شبكة النقل.

بناء على هذا الأساس تنظر الحكومات إلى النقل على أنه وسيلة فعالة ليس فقط في كونه وسيلة النقل للأفراد والبضائع وإنما لكونه يؤثر أيضا على زيادة معدلات النمو

<sup>1</sup> - سلمان المطاوي، مبادئ علم الإدارة العامة، ط5، دار الفكر العربي، مصر، 1972، ص 186 .  
<sup>2</sup> - السيد عبد العاطي السيد، علم الاجتماع بين النظرية والتطبيق، ج2، دار المعرفة الجامعية، القاهرة، 2000، ص222 .  
<sup>3</sup> -محسن العبودي، التخطيط العمراني بين النظرية والتطبيق، دار النهضة العربية، مصر، د.ط، 1995، ص 09 .

الإقتصادي في الأجل الطويل، ولقد تعددت وإختلفت المفاهيم حولها بإختلاف مستوياتها ويمكن تحديد بعض المفاهيم فيما يلي:

إن عملية تخطيط النقل الحضري قضية متعددة الجوانب ومتعددة المراحل والهدف منها وضع القواعد اللازمة لضمان الإستقرار الدائم لنظم النقل لتلائم عملية التطور الحضري المستمر وفقا لبرامج وأهداف محددة تلبي قدر الإمكان رغبات السكان في التنقل بسهولة ويسر وأمان وبمستوى خدمة مناسب، ذلك أنه مع إزدياد أعداد السكان داخل المدن وتعدد متطلبات الحياة الحضرية تصبح نظم النقل المتوفرة تدريجيا غير قادرة على تحقيق مستوى خدمة مناسب لنقل السكان بفعل الإختناق المروري<sup>1</sup>.

هو إحدى الوظائف في منظمات النقل، بإعتباره أحد مكونات العملية الإدارية، فهو عمل يسبق التنفيذ يتم بموجبه تحديد الغايات والأهداف المطلوب تحقيقها و الفترة الزمنية لذلك، ثم وضع الخطة الكفيلة لتحقيق هذه الغاية بعد القيام بعملية التنبؤ للتعرف على الظروف و المتغيرات المستقبلية التي قد تحدث في الفترة المقبلة والتي يمكن أن تؤثر على مراحل تنفيذ الخطة مما يسمح بمواجهتها، كما يتضمن التخطيط للنقل تحديد ما يجب على المؤسسات القطاع أن تفعله في المستقبل لتحقيق أهدافها من خلال تنظيم وتوفير الإمكانيات و الموارد لتلبية الإحتياجات المختلفة<sup>2</sup>.

تخطيط النقل هو عملية تعاونية تهدف إلى تشجيع المشاركة من جانب جميع المستخدمين لنظام النقل كالهياآت الحكومية المختصة المناط بها عملية التخطيط والمجالس المحلية والمنظمات البيئية، ومجتمع رجال الأعمال والمسافرين وشركات الشحن والجمهور وذلك من خلال المشاركة العامة في عملية الإستبيان التي تقوم بها هيئات تخطيط المدن الكبرى والتنسيق مع وزارات النقل المعنية<sup>3</sup>.

### 1-3- العلاقة بين تخطيط المدن وتخطيط النقل:

يمكن إعتبار التخطيط الحضري بأنه أداة تنظيمية توجه وتعكس السياسة العامة لدولة من الدول في مختلف المجالات من أجل تحقيق التنمية الشاملة، ولتخطيط أي وسط

<sup>1</sup> - علي محمد عبد المنعم حسن، هندسة النقل والمرور "مبادئ تخطيط النقل"، دار الراتب الجامعية، بيروت، 1994، ص 7.

<sup>2</sup> - هاي وويليام، مقدمة في هندسة النقل، ترجمة سعيد القاضي، أنيس عبد الله، جامعة الملك سعود، 1999، ص 492.

<sup>3</sup> - Gérard Guyon, Transport Collectif Urbain des Voyageurs, Edition Celse, France; 2000, P7.

حضري "المدن" يجب الإرتكاز على مجموعة من المبادئ كتطبيق المعرفة العلمية ومرونة الدراسة وشموليتها بالإضافة إلى تقسيمها على مراحل وإقناع الأهالي بالخطة وتوفير البدائل في حال بروز العراقيل<sup>1</sup>.

إذ يعتبر تخطيط النقل عملية مصاحبة وملازمة لتخطيط الأوساط الحضرية وموازية لها، حيث لا يمكن أن يقوم مجتمع من أي نوع بوظائفه على أكمل وجه إلا إذا كان هناك منظومة نقل مناسبة لمساعدته على تأدية وظائفه بسرعة وكفاءة ومرونة لذلك فالدول المتقدمة تتوفر على وسائل ومرافق متطورة في مجال النقل لأهميتها الكبيرة عكس الدول النامية التي مازالت تعاني عدة نقائص.

كما يؤثر النقل على إنتاجية المصانع الموجودة بالدول ويؤثر على موقع المصنع نفسه فمثلا مصانع الحديد والصلب تكون قريبة من مناجم إستخراج الخام أو موانئ إستيراده زيادة على تأثيره في أماكن تواجد الأنشطة الترفيهية وإمكانية الوصول إليها .

بالإضافة لتأثيره على مواقع إقامة السكان من خلال قرب المسكن من وسائل النقل وأماكن العمل ومدى أهمية المواصلات وتأثيرها في تواجد البضائع والخدمات وعليه فالنقل تأثير خدمي لا يمكن الغنى عنه ومنه فغياب شبكة النقل الجديدة يؤدي بالضرورة الى نقص وغياب البضائع والخدمات المطلوبة في الوقت والمكان المناسبين، ويلعب دور هام في وصول الأفراد لأماكن عملهم ويؤدي إلى سهولة تأدية الخدمات المختلفة وسرعتها مثل الخدمات الطبية.

وعموما يؤثر النقل على المستوى المعيشي للأفراد، أي أن العلاقات واضحة وهناك تأثير مباشر متبادل في العلاقة بين تخطيط المدن وتخطيط النقل وهي علاقة تبادلية مشتركة أي يؤثر كل منهما في الآخر ويتأثر به، ويمكن تلخيص هذا التداخل من خلال العناصر والقطاعات التالية:

### 1-3-1- المشاريع السكنية والنقل:

هناك علاقة وطيدة بين تخطيط المرور وإقامة المشاريع السكنية وذلك لتسهيل الحركة داخل المدينة وتقليل المدة التي يستغرقها الناس في بلوغ أماكن أعمالهم أو لقضاء حاجياتهم وكذا تخطيط وسائل النقل والإتصال وهذا يتضمن بناء الشوارع والطرق

<sup>1</sup> - محمد جاسم محمد العاني، دراسات تطبيقية لجوانب التخطيط الحضري، ط1، دار الصفاء للنشر، عمان، 2009، ص124.

وغيرها من الهياكل القاعدية بالإضافة لمشروعات الإسكان التي تهدف أساسا إلى إعادة إسكان أفراد المناطق المتخلفة في مساكن جديدة بقصد رفع مستوى معيشتهم<sup>1</sup>.

### **1-3-2- المشاريع الصناعية:**

يوجد تداخل بين تخطيط النقل مع تخطيط المدن الصناعية فلا بد من وجود نقل جيد يخدم الصناعات الموجودة بهذه المناطق حيث يسهل نقل المواد الخام والنصف مصبغة والنهائية بين الموانع المختلفة كذلك يمكن للعمال من الوصول بسهولة لأماكن عملهم فقبل وضع أي منطقة صناعية يوضع مخطط لشبكة النقل والمواصلات لتسهيل الوصول من وإلى هذه المناطق .

### **1-3-3- قطاع الخدمات:**

الهدف الأساسي للنقل هو خدمة الأفراد من خلال تقريب الخدمات المختلفة كالبنوك والمدارس والمستشفيات مما يتطلب تواجد نقل جيد، حيث يعتمد موقع الخدمات على تجمع السكان وتركزهم خاصة مستوى إمكانية الوصول إليها فنجد أن معظم الخدمات توجد في مراكز المدن .

### **1-4-1- أنواع تخطيط للنقل:**

هناك عدة أنواع من التخطيط لعمليات النقل منها:

#### **1-4-1-1- دراسات التأثيرات المرورية:**

وذلك لتقييم أثر حركة المرور، وإستراتيجيات التخفيف لمدة معينة أو لتنمية مشروع معين في فترات زمنية قصيرة.

#### **1-4-2- خطط النقل الخاصة المؤقتة:**

تهتم بوضع راهن أو منطقة محددة لإيجاد السبل الكفيلة بتحسين "وضع معين" كحركة المشاة، أصحاب السيارات والنقل العام... الخ، أو "منطقة معينة" وسط المدينة، الحرم الجامعي، منطقة صناعية... الخ.

#### **1-4-3- تخطيط النقل المحلي:**

الذي يعنى بخطط تطوير النقل الوطني ككل أو المحلي ضمن الأحياء الحضرية.

<sup>1</sup> - أحمد خالد علام ، تاريخ تخطيط المدن، المكتبة الانجلو المصرية ، القاهرة 1993 ، ص 406.

#### 1-4-4- تخطيط النقل الحضري والإقليمي:

هو تخطيط بمستوى أعلى يهتم بوضع خطط النقل على نطاق حضري وإقليمي متكامل للمدن الكبرى ضمن مخططات مدروسة ومنجزة مسبقاً.

#### 1-4-5- تخطيط النقل القومي:

يهتم بوضع خطط النقل لمدينة كبيرة أو عدد من المقاطعات، التي يتعين تنفيذها من قبل مديرية النقل العامة من خلال وكالات النقل القومية.

#### 1-4-6- التخطيط الاستراتيجي الطويل:

من خلال وضع الخطط الطويلة الأجل لتطوير وسائل النقل ومحاولة التنبؤ بالعراقيل لإيجاد الحلول لها في حالة حدوثها وعادة ما تكون بين 20/40 سنة في المستقبل.

#### 1-4-7- خطط تحسين وسائل النقل:

وتسمى أيضاً خطط العمل التنفيذية لتحديد مشاريع مسطرة البرامج والتي ستنفذ في غضون بضع سنوات ضمن خطة محددة.

#### 1-4-8- خطط النقل الخاصة بمشروع معين:

كإنشاء مسار محدد أو تعيين المشاريع والبرامج التي ستنفذ على ممرات محددة مثل طول أحد الطرق السريعة، إنجاز جسر أو طريق<sup>1</sup>.

#### 1-5- مبادئ وأسس تخطيط النقل الحضري:

يتم تخطيط النقل وفقاً لمراحل وخطوات منها خطط قصيرة المدى تخص فترة زمنية محددة 5 سنوات فأقل، وخطط طويلة المدى بين 20/40 سنة فما فوق ضمن عملية التنمية الشاملة للدولة أو الإقليم وبالتالي يكون دائم المراجعة والتطوير والتعديل وفقاً لما يستجد مع التوسع والتطور الحضري ضمن المدينة أو الإقليم، لذلك يستوجب القيام بعملية تخطيط النقل الحضري الأخذ بعين الاعتبار مجموعة من الأسس والمبادئ الهامة والتي تشمل على الخطوات والمراحل التالية:

- دراسة ورصد الأوضاع القائمة لقطاع النقل وتقييمها.

<sup>1</sup> - محمد توفيق سالم، هندسة النقل والمرور، دار الراتب الجامعية، بيروت، لبنان، 1985، ص 220 .

- تحديد مشاكل النقل الحالية والمتوقعة في المستقبل وتحليل الإحتياجات اللازمة من خلال دراسات التخطيط التفصيلي ومختلف وسائل النقل وتحسين الإستراتيجيات اللازمة لذلك.

- التوقعات المستقبلية للزيادة السكانية وحجم العمالة، بما في ذلك تقييم إستعمالات الأراضي المقترحة في المنطقة وتحديد المحاور الرئيسية للنمو والتوسع المستقبلي.

- إقتراح عدد من البدائل لبرامج وخطط طويلة المدى وقصيرة المدى وتحسين رأس المال والإستراتيجيات التنفيذية لنقل الناس والبضائع قصد تحسين الخدمة.

- تقدير الآثار البيئية المترتبة من جراء إدخال التحسينات المستقبلية على نظام النقل بما فيها جودة الهواء ومشاكل التلوث.

- وضع خطة مالية لتأمين ما يكفي من النفقات اللازمة لتغطية تكاليف تنفيذ الإستراتيجيات المطروحة.

#### 1-6- العوامل المؤثرة على تخطيط النقل:

يتأثر التخطيط لقطاع النقل بشكل عام بمجموعة من العوامل يمكن ذكرها فيما يلي:

#### 1-6-1- الكثافة السكانية:

تولي الجهات الوصية عن النقل أهمية كبيرة للكثافة السكانية عند تطوير الهياكل والبيئة الإرتكازية لقطاعات النقل وتوسيعها وإستحداث مشاريع جديدة من خلال دراسة مستوى نمو وزيادة الكثافة السكانية وكيفية إنتشارها على المساحة الجغرافية ومناطق تركيز هذه الكثافة ونقاط التوجيه المقصودة وغيرها من المعلومات التي تتعلق بهذه الكثافة وحركتها، وتحصل إدارة النقل على هذه المعلومات من الإحصائيات التي تقدمها الهيئات القائمة على التخطيط والتي تمثل أساس عمل إدارة النقل وكذلك تقوم هذه الهيئات بتقدير معدل الزيادة في المستقبل إستنادا إلى معدل النمو السكاني وكيفية الإنتشار المستقبلي لكي تعتمد عليها إدارة النقل في إنشاء مشاريع جديدة و تطوير المشاريع القديمة، فالإرتباط طردي بين كثافة السكان وكثافة شبكة النقل<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - محمد خميس الزوكة، جغرافيا النقل، دار المعرفة الجامعية، القاهرة، 2006، ص 40 .



### 1-6-2- الطبيعة الجغرافية:

تمثل الطبيعة الجغرافية أكبر تحدي لمشاريع النقل وقد يتطلب المشروع تكاليف كبيرة نتيجة لطبيعة المنطقة وتعقدها كاستعمال المتفجرات والحفارات الخاصة التي تستطيع إختراق الصخور الصلبة عند بناء نفق للقطار تحت الجبال و بالمقابل نجد أرض غير صلبة يتم إنشاء سكة حديد عليها تؤثر بشكل مباشر على سرعة القطار وقد لا يستطيع تجاوز 100كلم/سا لأن ذلك سوف يعرض السكة إلى التحرك من مكانها و تتسبب بخروج القطار ووقوع حوادث و عند بناء مطار فإن الجبال والعوارض الطبيعية تؤثر بشكل كبير على إختيار موقع المطار أو أي مشروع آخر.

### 1-6-3- الحركة الاقتصادية:

يتأثر قطاع النقل ومعدل الإستثمار فيه من خلال تطويره وتوسيعه، بالحالة الإقتصادية التي تمر بها دولة من الدول، فقطاع النقل يشهد نموا متزايدا في حالات الإنتعاش و نتيجة لتوفير المصادر المالية اللازمة لإنشاء مشاريع جديدة وتطوير المشاريع القديمة و الإستعانة بأحدث الوسائل والتقنيات الحديثة في نفس الوقت فإن القدرة الشرائية للأفراد سوف تكون عالية و مستوى البطالة ينخفض مما يشجع الأفراد على زيادة الطلب على خدمات النقل بشكل عام و الخدمات المرتبطة به كالسياحة والسفر والخدمات الترفيهية، و لكن في حالات الركود والكساد فإن خدمات النقل سوف تعاني من قلة الموارد المالية و عدم إمكانية إضافة مشاريع جديدة وفي نفس الوقت يقل الطلب على خدماتها لعدم توفر القدرة الشرائية للأفراد و الإرتفاع في الأسعار.

### 1-6-4- المنافسة:

يشهد قطاع النقل منافسة متزايدة على مستوى الدولة الواحدة ما بين قطاعات النقل المختلفة ومع وسائل النقل في الدول المجاورة، فعلى سبيل المثال إنشاء و تطوير المحطات و الموانئ العالمية في زيادة مستمرة ودائمة مما يجعل هذا القطاع يعاني من منافسة شديدة و يتطلب التخطيط الجيد و التنظيم الذي يمكن إدارة النقل من الصمود في السوق لأن عدم إمكانياتها على التطوير وصناعة الخطط والبرامج ووضع البرامج الجيدة سوف يعرضها

إلى خسارة كبيرة لذلك عليها القيام بإختبار الموقع المناسب للمشاريع و تحديد مكان إنطلاق الأفراد و تدفق السلع بالإضافة لإمكانية التطور و التوسع مستقبلا<sup>1</sup>.

#### 1-6-5- طبيعة المنقول، سرعة الوصول، المسافة:

يتم التركيز على قطاع النقل إستنادا إلى حجم التعامل التجاري وطبيعة السلع المنقولة وكذا الأفراد ووقت الوصول المطلوب، وأي تأخر في وصول السلع والأفراد سوف يؤثر سلبا على إمكانية الشركة أو المؤسسة في الإستجابة للطلب في السوق ونوعية الخدمة.

#### 1-6-6- الأهداف من النقل:

تختلف وسائل النقل وطبيعة القطاع الذي يتم التركيز عليه وإعطائه أهمية أكبر من بين المشاريع الاقتصادية التي يتم تطويرها أو إنشائها إستنادا إلى الأهداف التي تسعى إدارة النقل إلى تحقيقها من خلال:

- أ/ - ربط المدن داخل الدولة الواحدة بالخطوط المحلية.
- ب/ - ربط الدول بالدول المجاورة بالخطوط الدولية.
- ج/ - تحقيق عملية التبادل التجاري وتحريك الأفراد.
- د/ - تنمية السياحة المحلية والأجنبية.
- هـ/ - مواكبة التوسع وتطوير المشاريع التنموية.
- و/ - الاتصال بالدول الخارجية لتبادل الخبرات في مجال النقل .

#### 1-6-7- تكاليف قطاع النقل:

لتكاليف قطاع النقل دور مهم في رسم الخطط والتنفيذ ولا تستطيع الجهات الوصية في قطاع النقل إنشاء المشاريع أو تطويرها إلا إذا كانت تكاليفها ضمن إطار الإمكانيات المالية المتاحة، وفي نفس الوقت يجب أن يكون المردود المالي المتوقع مريح، ويتم إختيار مشاريع النقل ووسائله المناسبة والتي تحقق أفضل إنسياب و تدفق للسلع والخدمات وتساهم في تطوير عملية التنمية من خلال ملائمة الأسعار لمختلف النشاطات خاصة الصناعية والتجارية منها<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - شريف محمد ماهر، تخطيط النقل وسياسته الفعاليات والعوامل، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2006، ص 197.

<sup>2</sup> - محمد خميس الزوكة، مرجع سابق، ص 41 .

## 1-6-8- الإستجابة للطلب:

هناك تزايد كبير في الطلب على خدمات النقل وذلك بفعل:

أ/ - إزدياد أعداد وكميات السلع المقدمة للسوق.

ب/ - زديادة الرغبة في السفر والتنقل لدى الأفراد.

ج/ - زيادة نسبة العالمين و زيادة القدرة الشرائية.

د/ - النمو الكبير وإزدياد الكثافة السكانية العالية.

ه/ - تباعد المسافات بين المستهلك والمنتج.

و/ - إزدياد حجم التعامل التجاري داخل الدول وخارجها.

ي/ - زيادة الرغبة لدى الأفراد في الإطلاع على حضارات الآخرين والسياحة و طلب

العلم وغيرها من العوامل التي ساهمت بشكل كبير في زيادة الطلب على قطاع النقل وتهدف

إدارة النقل إلى الإستجابة للزيادة المتصاعدة من خلال تطوير قطاع النقل وإنشاء المشاريع

الجديدة .

ثانيا: مدينة غليزان والنقل الحضري:

## 2-1- الموقع الجغرافي والمناخ لمدينة غليزان:

تقع ولاية غليزان على الطريق الوطني رقم 04 الرابط بين الجزائر العاصمة والغرب الجزائري(وهران) تبعد عن ميناء مستغانم بـ60 كلم وعن مطار وهران الدولي السانية بـ120 كلم وعن الجزائر العاصمة بحوالي 280 كلم، هذا ما أهلها لأن تكون همزة وصل بين الغرب والوسط والشرق والجنوب فهي بذلك تحتل موقعا استراتيجيا ممتازا في شقيه الإقتصادي والتجاري إذ يحدها من الشرق الشلف ومن الغرب معسكر ومن الشمال مستغانم ومن الجنوب كل من تيارت وتيسمسيلت، وتمتد على رقعة جغرافية مساحتها 4851.21 كلم ومعظم أراضيها فلاحية خصبة، يسودها مناخ قاري بارد ممطر شتاء وحار جاف صيفا وهي تتميز أيضا بوجود تضاريس وسلاسل جبلية متمثلة في جبال الظهرة والونشريس وجبال بني شقران وهي تنقسم الى 3 أقسام متميزة تشكل هيكل التضاريس :

- سهول مينا و شلف السفلى.

- جبال الظهرة المتكونة من التلال اللينة التي لا تتجاوز 600 مترا في العلو.

### 2-1-1- الحدود الإقليمية للولاية :

- ولاية مستغانم شمالا: 59 كلم

- ولاية تيارت من الجنوب الغربي: 89 كلم

- ولاية تسمسيلت من الجنوب الشرقي: 146 كلم

- ولاية شلف من الشرق: 89 كلم

- ولاية معسكر غربا: 67<sup>1</sup> كلم

<sup>1</sup> - <http://www.wilaya-relizane.dz>



سنة 1940ق/م وكانت موجودة كذلك مع تاريخ ظهور الإستعمار الروماني حيث تركز في ضفاف وادي شلف وغرب مينا حيث أقام مخيمات كمخيم "قادومسترا" جديوية حاليا مخيم "مينا" غليزان حاليا، ومخيم "بلان باراسدوم" يلل حاليا.

وقد تعددت الآراء وإختلفت حول أصل كلمة "غليزان" فإسمها الأول كان "مينا" وهناك من يقول أنها مصطلح إغريقي يعني الهضبة المحروقة أو الحارة "إغيل - أزان"، والبعض الآخر يقول أن معنى "إغيل - أزان" بالبربرية يعني مكان الأسد، بينما يذهب البعض إلى أن التسمية نسبت إلى ضابط فرنسي "غليزان" لأنه لم يكن موجودا قبل الإستعمار الفرنسي<sup>1</sup>.

## 2-3- توزيع السكان:

بلغ سكان ولاية غليزان حسب التعداد الأخير لمديرية التخطيط والتهيئة العمرانية حوالي 741478 نسمة وهم متركزون في المناطق الريفية حيث يقطن جنوب شرق الونشريس ما يقارب 52 ألف نسمة مقابل 23 ألف بالمناطق الحضرية ويسكن 29 ألف نسمة بالأرياف مقابل 44 ألف نسمة بالتجمعات الحضرية بمنطقة جنوب غرب الونشريس وبمنطقة بني شقران يوجد 6 آلاف في الريف مقابل 10 ألف بالتجمعات الحضرية، أما بمنطقة الظهره فيتواجد ما يقارب 54 ألف نسمة في الريف مقابل 46 ألف نسمة بالتجمعات الحضرية أما بمنطقة وادي مينا نجد 58 ألف نسمة في الريف مقابل 170 ألف بالمدن، تمثل منها مدينة غليزان حوالي 164885 نسمة ويخضع هذا التوزيع إلى عدة عوامل أهمها: طبيعة المناخ وطبيعة التضاريس وتوفر المياه والأراضي الصالحة للزراعة والتي مكنت من بعث نشاط اقتصادي واجتماعي<sup>2</sup>.

## 2-3-1- تفرع السكان حسب النشاط :

قدر عدد الأفراد المشغلين بـ 98000 فردا منهم ما يقارب 19500 فردا تابعون لقطاع الفلاحة بنسبة مئوية تقدر بنسبة مئوية 80.19 أما عدد السكان النشطين فهم في حدود 140000 فردا بنسبة مئوية قدرها 21.2% من عدد السكان الإجمالي .

<sup>1</sup> - مديرية السياحة والصناعة التقليدية لولاية غليزان، مونوغرافيا عن الولاية، 2010، ص 06 .

<sup>2</sup> - مصلحة البناء والتعمير لبلدية غليزان، المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية غليزان، 2014 .

ومنه فإن توزيع السكان المشتغلون حسب النشاط يكون كالآتي: الزراعة 20% الصناعة 10%، البناء والأشغال العمومية 25%، الخدمات 45%.

#### 2-4- التنظيم الإداري لولاية غليزان

تتكون من ثمانية وثلاثين (38) بلدية مؤطرة ضمن ثلاثة عشر (13) دائرة كما هو مبين: جدول رقم 01 يمثل التقسيم الإداري لولاية غليزان.

الدائرة	ع البلديات	البلديات التابعة
غليزان	2	غليزان - بن داود
المطمر	4	المطمر - س.م.بن عودة - بلعسل - سيدي خطاب
يلل	4	يلل - سيدي سعادة - الفلعة - غين الرحمة
زمورة	3	زمورة - بني درقن - دار بن عبد الله
منداس	3	منداس - سيدي لزرق - وادي السلام
وادي ارهيو	4	وادي ارهيو - مرجة سيدي عابد - واريان - لحلاف
جديوية	3	جديوية - الحمري - ولاد سيدي ميهوب
الحمادنة	2	الحمادنة - وادي الجمعة
عمي موسى	4	عمي موسى - الولجة - أولاد يعيش - الحاسي
عين طارق	2	عين طارق - حد الشكالة
الرمكة	2	الرمكة - سوق الحد
مازونة	2	مازونة - القطار
س.م.بن علي	3	س.م.بن علي - مديونة - بني زنطيس

#### 2-5- أهم النشاطات والقطاعات في المدينة

##### 2-5-1- الاقتصاد:

باعتبار الولاية منطقة زراعية خصبة فإن إقتصادها يعتمد بصفة خاصة على القطاع الفلاحي الذي يتميز بإمكانات هائلة، يمكن أن تلعب دورا هاما في التنمية الإقتصادية، حيث تقدر المساحة الإجمالية للولاية بـ 484.000 هكتار، وتمثل المساحة

الإجمالية الفلاحية بـ320.100 هكتاراي بنسبة 66%، أما المساحة الفلاحية المستغلة فتقدر بـ252.794 هكتاراي بنسبة 79%، فيما تمثل المساحة المسقية 18.115 هكتار أي 07%، وتقدر المساحة الغابية بـ51.794 هكتار أي 11%، أما الأراضي البور فتمثل 15.512 هكتار أي 5%، بالإضافة إلى تربية المواشي والإنتاج الحيواني والنباتي وقدرت قيمة الإنتاج الفلاحي لسنة 2003 بـ 124.225.590.00 دج.

#### 2-5-2- الصناعة:

تضم مدينة غليزان 10 وحدات إنتاجية تابعة للقطاع العام و 33 وحدة مسجلة تابعة للقطاع الخاص، أما المؤسسات الفردية الصغيرة والمتوسطة فقدر عددها بـ700 مؤسسة ويرتبط نشاطها أساسا بالصناعات الغذائية وصناعة البلاستيك ومواد التنظيف والإلكترونيك والأقمشة .... الخ.

#### 2-5-3- التربية:

يحتوي قطاع التربية في مدينة غليزان على عدة هياكل سواء في قطاع التعليم بـ54 مدرسة ابتدائية و21 اكماالية و 10 ثانوية أي بمجموع 85 مدرسة بالإضافة إلى 3 مراكز للتكوين المهني، أما فيما يخص قطاع التعليم العالي فيوجد مركز جامعي أنشأ سنة 2004 ويضم 4500 مقعد بيداغوجي مقسم على 9 تخصصات، وإقامة بـ2000 سرير مقسمة على الذكور والإناث .

#### 2-5-4- الصحة:

تحتوي مدينة غليزان على مستشفى مركزي 1، و4 عيادات، بالإضافة إلى 14 مركز صحي أو ما يسمى بقاعة علاج، وحوالي 60 صيدالية .

#### 2-5-4- الرياضة:

تتوفر مدينة غليزان على عدة منشآت رياضية متمثلة في المركب الرياضي زوقاري طاهر الذي يضم الملحقات التالية: ملعب كرة قدم، ملحق للتدريب قاعة متعددة الرياضات، مسبح أولمبي، وقاعتان لكمال الأجسام، بالإضافة إلى 5 ملاعب بلدية كبيرة ومسبحين و4 قاعات مغطاة، بالإضافة إلى 20 ملعب جوارى موزع عبر أحياء المدينة .



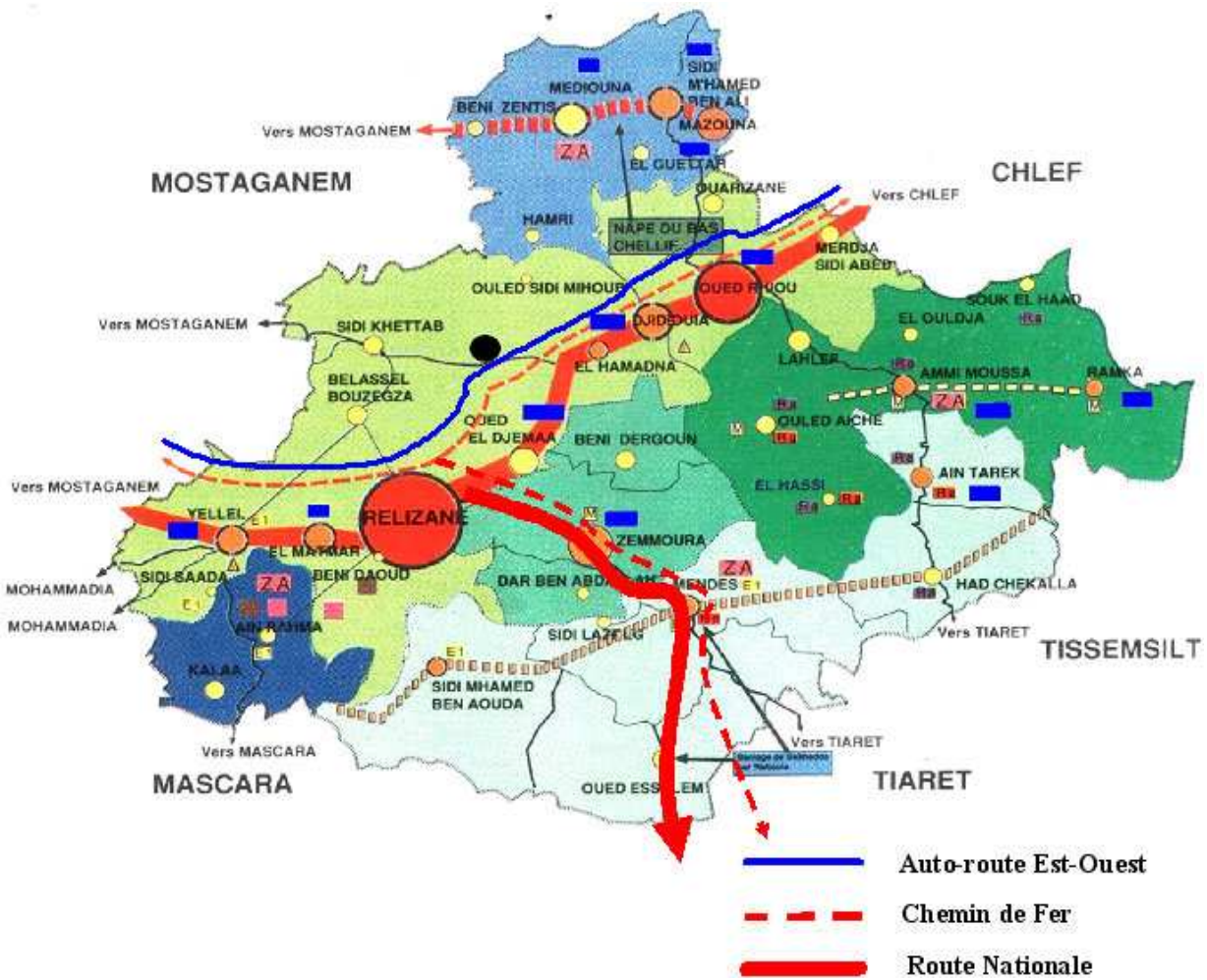
## 2-5-5- الثقافة :

يوجد بمدينة غليزان 3 مراكز ثقافية كبيرة، و 2 دور للثقافة، بالإضافة إلى المعهد الجهوي وكذا المعهد البلدي للموسيقى، و 5 مكاتب بلدية، قاعتان للحفلات قاعتان للسينما و 5 دور للشباب، وكذا المركز الولائي لإعلام وتنشيط الشباب وهناك عدة مشاريع في طور الإنجاز.

## 2-6- شبكة الطرقات:

يقدر طولها بـ 2560 كلم منها 315 طرق وطنية تغطي 27 بلدية و 500 كلم طرق ولائية و 1400 كلم طرق بلدية و 338 كلم للمسالك<sup>1</sup>.

الشكل رقم 03 : خريطة توضح أنواع شبكة الطرق المارة بولاية غليزان



<http://www.wilaya-relizane.dz>:

المصدر أنظر ::

<sup>1</sup> -مديرية البناء والتعمير لولاية غليزان، المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية غليزان، ص 73 .

## 2-2- وضعية النقل في غليزان

يشكل قطاع النقل أحد القطاعات الإستراتيجية الهامة والفاعلة التي تساهم في التنمية الشاملة؛ وفي هذا المجال فقد خطا قطاع النقل بمختلف أصنافه " النقل البري عبر الطرق النقل بالسكك الحديدية " خطوات معتبرة على مستوى ولاية غليزان وذلك من خلال محاولة توفير الخدمات للمواطنين، و فك العزلة عن المناطق النائية ومحاولة تحسين مستوى هذه الخدمة المقدمة بفعل تقارب الدوائر والبلديات والزيادة المعتبرة في إنشاء الهياكل القاعدية من خلال المخطط الخماسي الأخير كالأنفاق الأرضية ومحولات الحركة الدائرية وإنشاء بعض شبكات الطرق العادية والإزدواجية بالإضافة إلى المحطة البرية الجديدة، لكن الملاحظ على هذه المشاريع خاصة مشروع المحطة البرية هو غياب التخطيط الفعال بسبب نقص فعالية هذه المشاريع على أرض الواقع وكمثال المحطة البرية الجديدة و صعوبة الوصول إليها بفعل موقعها الغير ملائم.

لقد كانت إلى وقت قريب عدة بلديات و دوائر عبارة عن مداشر و قرى هادئة وأصبحت بفضل برامج التنمية الواسعة و سياسة اللامركزية الإدارية و التهيئة العمرانية المتزنة تشكل قطبا حقيقيا في التقدم لكن يبقى المشكل المطروح في غياب الدراسات المسبقة لإختيار المواقع الملائمة لهذه المشاريع ما يؤدي لنقص فعاليتها.

إن شبكات النقل الحضري الجماعي بمختلف خطوط النقل المنتشرة عبر تراب الولاية وبفعل زيادة السماح لعدد من المتدخلين الخواص للإستثمار في هذا الميدان قد أدت إلى زيادة المشاريع غير الفعالة "مشاريع كمية وليست نوعية" ما أدى لزيادة صعوبة التنقل اليومي للمواطنين.

إن تشجيع الإستثمار في قطاع النقل قد أدى و ساهم نوعا ما في تحسين ظروف التنقل للمواطنين وذلك من خلال تخفيض نسبة الضرائب وسعر الشراء لوسائل النقل الجماعية الكبيرة الحجم، ومنح قروض متوسطة وطويلة الأمد لإنشاء تعاونية شبانية تتولى تقديم خدمات النقل على مستوى الولاية والملاحظ أنه رغم الإقبال المتزايد يوميا على ممارسة هذا النشاط و بالتالي زيادة الحظيرة إلا أن هياكل الاستقبال المتواجدة عبر تراب الولاية 03 محطات"المحطة البرية لنقل المسافرين - محطة النقل الحضري لبلدية غليزان "الباتوار" - المحطة البرية س م بن علي"، تبقى ضعيفة من حيث نوعية الخدمات

المتوفرة والتجهيزات المتواجدة وكذا من حيث العدد لعدم تغطيتها لمناطق أخرى بل تعد عبارة عن مواقف مستقرة لخطوط النقل نحو مختلف الإتجاهات، الأمر الذي يؤدي إلى إضطرابات في النقل، وبالتالي وجود نوع من الإختلال في المواقيت ذهابا وإيابا خاصة إذا عرفنا بأن أغلب الناقلين العموميين يفتقر إلى التجربة في هذا القطاع.

مهما يكن من أمر فإن واقع النقل والتنقل بولاية غليزان، و بالنظر إلى المجهودات المبذولة تحسن نسبيا بفعل المتابعة الميدانية من طرف أعوان المديرية في مراقبة مختلف الناقلين وعبر كافة الخطوط إلا أنه مازال هناك نقص واضح يعمل على معالجته ومحاولة تحسينه عبر كامل أنحاء مدينة غليزان تبعا لحاجيات المواطنين من أجل تقديم صورة واضحة ومعبرة عن واقع وضعية القطاع بكل أصنافه، ومدى تحقيق الأهداف المسطرة للتعرف أكثر على التغيير المسجل في مختلف الجوانب ومحاولة معالجة النقائص والسلبيات الموجودة.

#### 2-2-1- النقل البري للمسافرين:

يشتمل هذا النوع من النقل الداخلى في منظومة النقل من حيث المساحة الإقليمية للتغطية البرية على الأنواع الفرعية التالية: النقل ما بين الولايات، النقل ما بين البلديات النقل الحضري، النقل الريفي، النقل بالسكك الحديدية.

وقد لوحظ خلال السنوات الموالية لسنة 1988 التي شهدت تحرير هذا النوع من النقل تراجع القطاع العام والبروز القوي للقطاع الخاص الذي يساهم بدور فعال في تغطية النقص بنسبة كبيرة.

الجدول الموالية تظهر مدى مساهمة الخواص في عملية النقل و تلبية طلب المواطنين حسب حاجتهم في مختلف التنقلات<sup>1</sup>.

#### 2-2-2- النقل الحضري للمسافرين:

نظرا لأهميته على المستوى المحلي و مدى مساهمته في تحسين ظروف تنقل المواطنين لقضاء حوائجهم اليومية فقد حرصت المديرية على تدعيم حظيرة هذا النوع من النقل من حيث الكم والنوع بتشجيع الخواص على إقتناء الحافلات الجديدة ذات

<sup>1</sup>-مديرية النقل لولاية غليزان، مكتب النقل البري، مصلحة الإحصاءات، ، 2014 .

سعة (35) مقعدا فما فوق و لم يعرف هذا الأخير تطورا ملحوظ إلا ما بين سنتي 2012 و 2013.

### جدول رقم 02 يمثل الفرق بين إحصاءات النقل الحضري لسنتي 2013/2012.

التعيين	سنة 2012	سنة 2013	الفارق	الثلاثي الأول من سنة 2014
عدد المتعاملون	129	160	+31	
عدد الخطوط	13	13	0	
عدد المركبات	145	212	+67	
عدد المقاعد	4977	8721	+3744	

- بالنسبة لمؤسسة النقل الحضري لغيليزان فهي تشرف على إستغلال ستة (06) خطوط وحوالي 16 حافلة حيث سعة كل حافلة 100 مقعد.

### 2-2-3- النقل الريفي:

تولي الدولة عبر هيكلها المركزية و المحلية أهمية كبيرة لهذا النمط من النقل لفك العزلة وتسهيل حركة التنقل بين مختلف المناطق وقد ساهم القطاع الخاص في تدفق حظيرة معتبرة من مختلف المركبات في مدينة غليزان كما يدل على ذلك الجدول المقارن بين سنتي 2012 و 2013.

### جدول رقم 03 يمثل الفرق بين إحصاءات النقل الريفي لسنتي 2013/2012.

التعيين	سنة 2012	سنة 2013	الفارق	الثلاثي الأول من سنة 2014
عدد المتعاملون	634	714	+80	
عدد الخطوط	423	423	00	
عدد المركبات	646	722	+76	
عدد المقاعد	12733	14422	+1689	

### 2-2-4- النقل ما بين البلديات:

نظرا للحظيرة المعتبرة والمكونة لشبكة النقل ما بين البلديات التي بقيت دون الأهداف المسطرة المتعلقة بتدعيم الخطوط التي تربط ما بين مختلف بلديات الولاية و الدواوير التابعة لها إقليميا و هذا بسبب نقص مرافق الإستغلال "محطات برية" التي تتوفر

على شروط الراحة خاصة البلديات الكبرى، وادي ارهيو، زمورة، مازونة، يلل وهذه المقارنة ما بين سنتي 2013/2012 تبين تطور هذا النوع من النقل:

#### جدول رقم 04 يمثل الفرق بين إحصاءات النقل بين البلديات لسنتي 2013/2012.

التعيين	سنة 2012	سنة 2013	الفارق	الثلاثي الأول من سنة 2014
عدد المتعاملون	251	309	+58	
عدد الخطوط	73	73	0	
عدد المركبات	274	294	+20	
عدد المقاعد	7246	7993	+247	

#### 2-2-5- النقل ما بين الولايات:

حتى يتمكن المواطنون من التنقل الي الولايات المجاورة في ظروف مريحة ولائقة قامت المديرية بالتنسيق مع مديريات النقل للولايات التي تربطنا معها خطوط مشتركة بضبطها وفق إحتياجات المسافرين وعملت معا علي عصرنه الحظيرة لحافلات جديدة تتوفر فيها الشروط الملائمة للراحة و الأمن حسب الجدول الموالي:

#### جدول رقم 05 يمثل الفرق بين إحصاءات النقل ما بين الولايات لسنتي 2013/2012.

التعيين	سنة 2012	سنة 2013	الفارق	الثلاثي الأول من سنة 2014
عدد المتعاملون	126	124	-02	
عدد الخطوط	30	39	-	
عدد المركبات	174	178	+04	
عدد المقاعد	6405	6543	+138	

إلا أن فتح المجال أمام الاستثمار الخاص لم يواكبه زيادة في مجال الهياكل القاعدية من محطات بإستثناء المحطة البرية لبن داود صنف 'أ' أو التوقفات العشوائية للمركبات مما يصعب عملية ضبط مواقيت وسائل النقل، إلى جانب أنواع النقل السالف الإشارة إليها ونظرا لحاجات النقل لشرائح أخرى من المجتمع مثل العمال والطلبة والمتمدرسين إلى وسائل نقل تلبي إحتياجاتها، فإنه توجد أربعة (04) أنواع أخرى من النقل النوعي،

النقل المدرسي، نقل العمال، النقل الجامعي، النقل بواسطة سيارات الأجرة، الجداول المبينة أسفله تبين مدى مساهمة كل من هذه الأنواع في تغطية حاجات الشرائح المعنية والمساهمة في التخفيف من معاناتها.

## 2-2-6- نقل العمال:

لم يعرف نقل العمال تطورا كبيرا يمكن التطرق إليه وهذا رغم أهميته في تهيئة الظروف الحسنة لأحد العناصر الأساسية (العمال و المؤسسات) في عملية التنمية الاقتصادية والجدول الموالي يبين الفارق في هذا الصدد بين السنة الماضية والجارية:

### جدول رقم 06 يمثل الفرق بين إحصاءات نقل العمال بين القطاع العام والخاص.

الفارق		سنة 2013			سنة 2012			القطاع	
عدد المتعاملين	عدد الوسائل	عدد المقاعد	عدد المتعاملين	عدد الوسائل	عدد المقاعد	عدد المتعاملين	عدد الوسائل	عدد المقاعد	
01+	03-	56-	19	21	510	18	24	566	الخاص
00	01-	10-	15	15	348	15	16	358	العام

## 2-2-7- النقل المدرسي:

لا يخفي على أحد المجهودات الكبيرة المبذولة من طرف الدولة من خلال تخصيص أموال طائلة لتدعيم النقل المدرسي خاصة في المناطق المعزولة حيث تتعدم وسائل النقل الجماعية أو يصعب الوصول إليها نتيجة الحالة السيئة لبعض الطرقات وقامت الولاية بإقتناء العديد من حافلات من مختلف الأصناف قصد التخفيف من معاناة المتدربين ومحاولة نقلهم في ظروف جيدة لمتابعة دروسهم، وقدّر عدد الحافلات سنة 2012 بـ 208 بعدد مقاعد قدر بـ 5543، وتناقص هذا العدد سنة 2013 بـ 15 حافلة و 404 مقعد وهذا يدل على قلة الصيانة والإهتمام.

## 2-2-8- النقل الجامعي:

إن النقل الجامعي لم يعرف تطور معتبرا يمكن التنويه به حسب الحظيرة وعدد المقاعد المخصصة له وهذا رغم المجهودات التي تقوم بها الهيئات والإدارات، المكلفة بذلك لكنه يبقى قليل بمتعامل واحد و 4 خطوط و 12 حافلة وحوالي 1200 مقعد.

## 2-2-9- النقل بسيارات الأجرة:

إن هذا النقل النوعي يساهم بشكل كبير في تغطية العجز الذي تعانيه بعض المناطق التي يصعب على وسائل النقل الجماعي الوصول إليها خاصة في المناسبات الوطنية والدينية أين تزداد الحاجة إلى هذا النوع من النمط و تبقى مسألة تجديد حظيرة سيارات الأجرة وضبط مواقفها من أولوية السلطات العمومية سواء على المستوى المركزي أو المحلي وهناك 4 شركات للنقل بسيارات الأجرة الخاصة وهي: شركة مقني 30 سيارة شركة أبو إيهاب ، شركة ربيع، شركة السلام وهي تملك 10 سيارات لكل منها.

أما سيارات النقل بالأجرة مابين الولايات فهي تمثل 1023 رخصة مستغلة و1607 غير مستغلة، أما الرخص الموزعة فقدرت بـ224 و1018 مناب سنة 2012 أما سنة 2013 فالرخص المستغلة 1018 وغير المستغلة 585، أما عدد الرخص الموزعة فهو 1603 بـ238 مناب.

## 2-2-10- تكوين سائقي سيارات الأجرة:

تبعاً للتنظيم القانوني الجاري به العمل، و مواصلة لسياسة التكوين المسطرة من طرف الدولة برمجت المديرية بالتنسيق مع المديرية الجهوية للمركز الوطني للتكوين المهني عن بعد بالشلف خلال سنة 2012 دورات للتكوين ملخصة في 03 دورات و300 مسجل، نجح 215 وأجل 58 أما في 2013 فكان هناك 02 فقط و 200 مسجل نجح 149 وفشل 51، أما سنة 2014 برمجت دورة 1 واحدة عدد المسجلين 100، عدد الناجحين 77، عدد المؤجلين 23.

**جدول رقم 07 يمثل إحصاء تجميحي لنشاط جميع أصناف النقل في الولاية لسنة 2013.**

التعيين	عدد المتعاملين	عدد الوسائل	عدد المقاعد	عدد الخطوط
النقل الحضري	160	212	8721	13
النقل الريفي	714	722	14422	423
النقل ما بين البلديات	309	294	7993	73
النقل ما بين الولايات	124	178	6543	39
النقل النوعي أو المتخصص	نقل العمال	34	858	00
	النقل المدرسي	38	5138	00
	النقل الجامعي	01	1200	05
	النقل بواسطة سيارات الأجرة	1018	5090	00
المجموع	2398	2665	49965	559

**2-2-11- النقل البري للبضائع :**

إن حركة التنمية التي تشهدها الولاية و زيادة تنقلات السلع و الأشخاص أدت إلى بروز الحاجة إلى تدعيم نقل البضائع و ارتفاع حظيرته سواء النقل العمومي للبضائع أو النقل للحساب الخاص و من خلال تفحص الجداول المذكورة أسفله يتبين لنا الوضعية السائدة عبر إقليم الولاية.

**أ/- النقل العمومي للبضائع:**

**جدول رقم 08 يمثل الفرق بين إحصاءات نقل البضائع للقطاع الخاص 2013/2012.**

التعيين	سنة 2012	سنة 2013	الفارق	الفارق
عدد المتعاملون	3031	3807	+776	
عدد المركبات المرخص لها	3644	4437	793	
الحمولة المرخصة (طن)	26751.13	28926.81	2175.68	
عدد المركبات المستغلة	3644	4437	793	
الحمولة المستغلة	26751.13	28926.81	2175.68	



سنة 2014 عدد المتعاملون : 3994 عدد المركبات المرخص لها 4629 الحمولة  
المرخصة (طن) 29403.14.  
ب/- نقل البضائع للحساب العام:

**جدول رقم 09 يمثل الفرق بين إحصاءات نقل البضائع للقطاع العام 2013/2012**

التعيين	سنة 2012	سنة 2013	الفارق	
			+	-
عدد المتعاملون	68	76	08	
عدد المركبات المرخص لها	316	331	15	
الحمولة المرخصة (طن)	2962.17	3102.69	140.52	
عدد المركبات المستغلة	316	331	15	
الحمولة المستغلة	2962.17	3102.69	140.52	

سنة 2014 عدد المتعاملون: 76 عدد المركبات المرخص لها 331 الحمولة  
المرخصة (طن) 3102.69.

التعيين	سنة 2012	سنة 2013	الفارق	
			+	-
عدد المتعاملون	4995	5497	502	
عدد المركبات المرخص لها	6063	6616	553	
الحمولة المرخصة (طن)	32841.1	35108.23	2267.13	
عدد المركبات المستغلة	6063	6616	553	
الحمولة المستغلة	32841.1	35108.23	2267.13	

سنة 2014 عدد المتعاملون: 5551 عدد المركبات المرخص لها 6674 الحمولة  
المرخصة (طن) 35351.75.

**2-2-12- نقل المواد الخطيرة:**

إلى جانب نقل البضائع لجميع أصنافها و إرتفاع حجمها خلال السنوات الماضية  
عبر كامل بلديات الولاية، يوجد نوع آخر من النقل يساهم كذلك في تلبية حاجات  
المواطنين وهو نقل المواد الخطيرة خاصة نقل غاز البوتان للمواطنين.

**2-2-13- الإستثمار في ميدان النقل البري للبضائع عبر هيئات دعم تشغيل الشباب:**

في إطار دعم تشغيل الشباب و محاربة البطالة و التقليل من نسبتها عبر الولاية فقد  
قامت إدارة النقل بمنح رخص النقل العمومي للبضائع ساهمت إلى حد كبير من امتصاص  
نسبة البطالة.

الإحصائيات تبين جدول شهادات فتح السجل التجاري المسلمة من طرف المديرية.

جدول رقم 10 يمثل إحصاءات الإستثمار في النقل البري للبضائع المقدم من هيآت تشغيل الشباب 2013/2012.

الفارق	عدد الملفات		الهيئة
	سنة 2013	سنة 2012	
18+	25	07	ANDI
57-	39	96	CNAC
61-	01	62	ANSEJ
65+	214	149	ANGEM
35-	279	314	المجموع

2-2-14- نشاطات اللجان المختلفة

تساهم هذه الأخيرة إضافة إلى النشاط العادي في المديرية في إيجاد حلولاً للمشاكل المطروحة التي يستعصى حلها خارج إطار هذه الأخيرة والجدول المبينة أسفله تبين نشاط كل واحدة خلال سنتي 2012 و 2013.

أ/- اللجنة الولائية المهنية والبيداغوجية لمدارس تعليم السياقة:

تتمثل أعمال هذه اللجنة في دراسة المشاكل المطروحة من طرف مستغلي مدارس تعليم السياقة ودراسة طلبات الحصول على رخص لفتح مؤسسات لتعليم السياقة و الإشراف على تكوين ممرني مدارس تعليم السياقة، اجتمعت هذه الأخيرة مرتين خلال سنة 2013 للنظر في (08) طلبا لاعتماد مدارس تعليم السياقة ذات المحرك أسفرت بعد دراستها من طرف اللجنة ذاتها على قبول (03) طلبات و تأجيل واحد منها ورفض الأربعة الباقية لعدم مطابقتها مع الشروط القانونية المحددة لفتح مدارس تعليم السياقة كذلك و في نفس السياق تم دراسة خمسة (05) طلبات لتحويل مقرات نشاط مدارس تعليم السياقة أبدت اللجنة بشأنها الموافقة منها (04) داخل الولاية واحدة من ولاية إلى ولاية.

ب/- اللجنة الولائية للعقوبات الإدارية في ميدان النقل البري للمسافرين و البضائع:

إن مساهمة هذه اللجنة في ضبط عملية النقل و الحد من التجاوزات المرتكبة من المتعاملين الخواص لا يمكن إغفالها رغم أن مهمة تحسين الخدمات المقدمة للمواطنين لا تزال بعيدة المنال بسبب قلة هياكل النقل و نقصان التعبئة التي ينبغي أن يساهم فيها جميع المتدخلين الذين لهم علاقة بالنقل سواء من قريب أو بعيد وقد قامت اللجنة سنة 2014 بدراسة 177 ملف عدد المعاقبين فيها 133.

**جدول رقم 11 يمثل أعمال لجنة العقوبات الإدارية لسنتي 2013/2012.**

السنة	2012	2013	الفارق
عدد المخالفين	142	405	+263
عدد المعاقبين	116	187	+71
السنة	2012	2013	الفارق
عدد المخالفين	50	60	+10
عدد المعاقبين	34	56	+22

**ج/- اللجنة الولائية للعقوبات الإدارية في ميدان النقل البري لسيارات الأجرة :**

في إطار المهام الموكلة للجنة والمتمثلة في تطبيق الترتيبات التنظيمية و إقتراح التدابير الرامية لتحسين هذا النشاط وخاصة منها ما يرمي إلى إضفاء الانضباط، على هذه المهنة و تهذيبها قامت هذه الأخيرة بإستدعاء الأعضاء المنضوين تحتها للإجتماع تطرق فيها الحاضرون بالدراسة لمحاضر مخالفات في ميدان النقل البري للمسافرين بواسطة سيارات الأجرة و نقاط أخرى تهم أصحاب المهنة.

**د/-مكتب حركة المرور:**

إن عمل مكتب حركة المرور يتمثل في المهام التالية:

- تحضير و برمجة إمتحانات رخص السياقة، ومتابعة الفحوصات المهنية دوريا.
  - ضبط مخططات حركة السير عبر تراب الولاية بالتنسيق مع المصالح التقنية للبلديات.
  - متابعة نشاط اللجنة الولائية المهنية و البيداغوجية لمدارس تعليم السياقة.
- الأرقام الموالية تعطي لمحة عن عدد مدارس تعليم السياقة و الممرنين و عدد المسجلين و الناجحين في رخص السياقة خلال سنتي 2012 و 2013<sup>1</sup>.

**جدول رقم 12 يبين عدد مدارس تعليم السياقة وعدد المترشحين لسنتي 2013/2012.**

التعيين	سنة 2012	سنة 2013	الفارق
عدد مدارس تعليم السياقة	78	83	5
عدد مراكز تعليم السياقة	10	10	-
عدد ممرني مدارس تعليم السياقة	116	116	-
عدد المتحصلين على رخص السياقة	4490	9209	4719
عدد المسجلين في رخص السياقة	52218	63436	11218
عدد الناجحين في رخص السياقة	26965	33831	6866
عدد ممتحني رخص السياقة	5	5	-

<sup>1</sup> - مديرية النقل لولاية غليزان ، مكتب النقل البري، مصلحة الإحصاءات، ، 2014 .

جدول رقم 13 يبين حصيلة حوادث المرور في المناطق الحضرية والريفية 13/12.

السنة	عدد الحوادث	عدد الجرحى	عدد القتلى
2012	740	1441	81
2013	719	1345	81
الفارق	21-	96-	-

السنة	عدد الحوادث	عدد الجرحى	عدد القتلى
2012	118	134	15
2013	151	170	15
الفارق	33+	36+	-

جدول رقم 14 يمثل إحصاءات لحوادث المرور وعدد القتلى والجرحى 2013/2010.

حصيلة حوادث المرور في ولاية غليزان خلال الفترة 2013/2010

	المناطق الحضرية			المناطق الريفية			المجموع		
	العدد	التغير	الترتيب	العدد	التغير	الترتيب	العدد	التغير	
2010	88	/	48/45	517	/	48/09	605	/	48/25
2011	120	36.36	48/45	653	26.31	48/11	773	27.77	48/24
2012	118	1.67-	48/43	740	13.32	48/10	858	11.00	48/25
2013	151	27.97	48/41	719	2.84-	48/10	870	1.40	48/26

حصيلة قتلى حوادث المرور في ولاية غليزان خلال الفترة 2013/2010

	المناطق الحضرية			المناطق الريفية			المجموع		
	العدد	التغير	الترتيب	العدد	التغير	الترتيب	العدد	التغير	
2010	19	/	48/11	77	/	48/18	96	/	48/16
2011	14	26.32	48/27	86	11.69	48/18	100	4.17	48/19
2012	15	7.14	48/19	81	5.81-	48/22	96	4.00	48/22
2013	15	00	48/18	81	00	48/24	96	00	48/22

حصيلة جرحى حوادث المرور في ولاية غليزان خلال الفترة 2013/2010

	المناطق الحضرية			المناطق الريفية			المجموع		
	العدد	التغير	الترتيب	العدد	التغير	الترتيب	العدد	التغير	
2010	86	/	48/46	1142	/	48/07	1228	/	48/22
2011	130	51.16	48/44	1293	13.22	48/11	1423	15.88	48/23
2012	134	3.08	48/43	1441	11.45	48/10	1575	10.68	48/21
2013	170	26.87	48/41	1345	6.66-	48/13	1515	3.81-	48/24

أ/- أسباب حوادث المرور:

من أهم أسباب حوادث المرور نذكر منها على سبيل المثال، السياقة في حالة سكر السير على اليسار، فقدان السيطرة على المركبة ، عدم احترام إشارات المرور، الإفراط في السرعة، الإبهار بالضوء، عدم احترام الأولوية المناورات الخطيرة عدم احترام المسافة الأمنية، عدم انتباه المارة، التجاوز الخطير.

#### ب/- المراقبة التقنية للسيارات:

يقدر عدد محطات المراقبة التقنية للسيارات المعتمدة في غليزان بـ 05 محطات وهي محطة شارب يسعد محمد ببلدية بلعسل بوزقزة، محطة شارب يسعد محي الدين ببلدية واد الجمعة، محطة بلمقدم محمد بأولاد مزيان بلدية مازونة، محطة بودية محمد بسيدي سعادة، محطة بطيب محمد بسيدي خطاب ومحطتين في طور الانجاز (02).

#### 2-2-15- النقل بالسكك الحديدية:

أ/- المنشآت: يبلغ طول الشبكة العابرة للولاية: 124.816 كلم منها: 71.088 كلم سكة عادية، 53.72 كلم سكة ضيقة (خط غليزان - تيارت ) غير مستغلة حاليا .

#### ب/- عدد المحطات:

يقدر بـ 05 محطات وهي غليزان - وادي ارهيو - جديوية - وادي الجمعة - يلل.

#### ج/- عدد الممرات: 38

يقدر بـ 38 ممر إجمالاً منها 27 ممر غير محروس و 11 محروس و 06 قطارات لنقل المسافرين.

#### د/- تفرعات السكة الحديدية:

تفرع تعاونية الحبوب و الخضر الجافة لوادي ارهيو تفرع نفضال وادي الجمعة، تفرع تعاونية الحبوب والخضر الجافة لغليزان وهو متوقف عن النشاط.

#### ه/- مشاريع قطاع النقل بالسكة الحديدية:

لا يخفى على أحد أهمية قطاع النقل و أنه شريان العملية الاقتصادية برمتها و بالتالي كان لازماً على الدولة أن تولي أهمية خاصة من حيث رصد أموالا طائلة في إنشاء و تدعيم و عصرنة هذا القطاع.

#### و/- أهم مشاريع قطاع النقل بالسكة الحديدية المبرمجة لفائدة الولاية:

إنجاز ازدواجية خط السكة الحديدية يلل و ادي سلي، إنجاز خط جديد للسكة الحديدية غليزان - تيارت - تسمسيلات، دراسة انجاز خط السكة الحديدية غليزان - مستغانم، مشروع ازدواجية خط السكة الحديدية :يلل - واد سلي، بالإضافة لمشروع إنجاز خط للسكة الحديدية : غليزان - تيارت - تسمسيلات، وكذا دراسة مشروع إنجاز خط مكهرب للسكة الحديدية يربط غليزان - مستغانم.

### جدول رقم 15 يوضح نشاط محطات النقل بالسكة الحديدية لسنتي 2013/2012.

سنة 2013	سنة 2012	المحطات
17058	15649	واد ارهيو
44467	54920	غليزان
2028	2102	يلل

### 2-3- لمحطة عن المحطة البرية الجديدة.

#### 2-3-1- الموقع:

تقع في المدخل الغربي لولاية غليزان على بعد 5 كلم عن مركز المدينة" بن داود".

#### 2-3-2- مسافة الأرضية:

تقدر مساحتها بـ 08 هكتارات أي 80.000 متر مربع .

#### 2-3-3- المساحة المبنية:

تقدر المساحة المبنية من المساحة الإجمالية بحوالي 1.4 هكتار.

#### عدد الأرصفة :

يقدر بـ 20 رصيف، المساحة المخصصة لسيارات الأجرة 25000 م<sup>2</sup>، و 10000

م<sup>2</sup> للحافلات، مساحة الأروقة 25000 م<sup>2</sup>.

#### 2-3-4- تاريخ بداية النشاط :

بدأت المحطة بالنشاط في تاريخ 2012/02/01.

#### 2-3-5- قدرات الاستيعاب :

تقدر طاقة إستيعاب المحطة بحوالي 1 مليون مسافر في السنة ، 15000 مسافر

في اليوم خطوط محلية، 400 مسافر لخطوط الطويلة والمتوسطة الذين يقومون

بالحجز وحوالي 500 حافلة يوميا وقدرة عدد مناصب الشغل المستحدثة: 51.

## 2-3-6- الخطوط المستغلة إنطلاقاً من غليزان:

مستغانم - س م بن علي، تيارت، معسكر، شلف، عمي موسى، يلل، زمورة، واد ارهيو، واريزان، واد السلام، منداس، القلعة، السمار، تلوانت، عين طارق، زيادة على الخطوط التالية، عين طارق غليزان، واد ارهيو معسكر (مرور)، مديونة معسكر (مرور) عمي موسى معسكر (مرور)، أولاد يعيش مستغانم (مرور) .

غليزان وهران، غليزان بلعباس، يلل بلعباس، مديونة بلعباس، واد ارهيو بلعباس. غليزان حاسي مسعود، غليزان بشار (مرور)، غليزان حاسي مسعود (مرور). غليزان أدرار (مرور)، غليزان تندوف (مرور)، غليزان الجزائر (مرور)، غليزان سطيف (مرور)، غليزان غرداية (مرور)، غليزان تمنراست (مرور)<sup>1</sup>.

## 2-3-7- النقل بسيارات الأجرة :

تحتوي المحطة على 40 سيارة أجرة حضري و 80 سيارة أجرة ما بين البلديات ما بين الولايات و 40 سيارة أجرة taxi radio.

## 2-3-8- الخدمات:

تتوفر المحطة على 42 محل 8 فقط في الخدمة أما الباقي فهو مغلق وفيما يخص الخدمات الليلية فهي معدومة الغلق الكلي للمحطة في الليل وذلك لامتناع دخول الحافلات للمحطة بفعل عدم التنسيق بين مديرية النقل وإدارة المحطة بالتالي تجنب الحافلات للدخول وعدم دفع مستحقات الدخول وحمل الركاب خارج المحطة في مناطق معينة من الولاية كالمداخل وعند ملتقى الطرقات.

## 2-3-9- الأمن:

تتوفر على 25 عون أمن في فوج 5 أفراد بالإضافة إلى شرطييين وهذا يعتبر عدد قليل مقارنة بحجم المحطة وموقعها البعيد نسبياً عن المدينة.

## 2-3-10- مؤسسة النقل الحضري و الشبه الحضري لغليزان

المؤسسة أنشئت بموجب المرسوم التنفيذي رقم 92/10 المؤرخ في 2010/03/14 وكان

<sup>1</sup> - مؤسسة تسيير المحطة البرية لولاية غليزان، مكتب الإحصاءات، 2014.

بداية نشاطها بتاريخ 2012/01/22 وتقدر مساحة مقرها بـ 2376 م<sup>2</sup> منها 88 م<sup>2</sup> مساحة  
البنائية الخاصة بجناح الإدارة وتحتوي حظيرتها 16 حافلة و ينتظر وصول عدد الحافلات  
بها مستقبلا إلى 30 حافلة وتشغل 88 فرد، ويقدر معدل عدد الأشخاص المنقولين شهريا  
بحوالي 684.255<sup>1</sup> وهي تشغل 06 خطوط متمثلة في:

أ/- خط التفاحة ،خط سيدي الحاج ،خط حي بشميريك ، خط حي بسطال.

ب/- خط برمادية ، المحطة البرية ،خط محطة البنزين ،حي الانتصار.

## 2-4- الهياكل المنجزة خلال المخطط الخماسي 2010-2014:

إستفاد قطاع النقل بالولاية في إطار المخطط الخماسي 2010-2014 من عدة  
مشاريع ستساهم من دون شك في تقليص العجز الملاحظ على مستوى الولاية في ميدان  
التجهيزات و هياكل الاستقبال.

المشاريع الجديدة و رخص البرامج المخصصة لدراستها موجزة فيما يلي :

01	دراسة محطة برية لنقل المسافرين من صنف "ب" بواد ارهيو و 06 محطات حضرية 02 بغليزان، 01 بين داود، 01 بواد أرهيو، 01 بيلل، 01 بسيدي أمحمد بن علي.
02	دراسة مخطط سير بغليزان
03	02 دراسة مراكز امتحان رخص السياقة (01) بغليزان ، (01) بواد ارهيو

على إثر زيارة الوزير الأول السيد عبد المالك سلال لولايتنا تم تدعيم قطاع النقل  
بمشروع إنجاز دراسة لرواق المخصص للنقل الحضري.بالإضافة إلى إنجاز نفقين  
أرضيين لتسهيل حركة المرور الأول في المدخل الغربي للولاية والثاني عند المخرج  
الشرقي وكذا شق طريقيين إزدواجيين الأول يربط المدينة بالطريق السيار شرق/غرب  
والثاني يربط مدينة غليزان مع المدينة الجديدة "عدة بن عودة" وانجاز جسر للوزن الثقيل.

## 2-5- المشاكل المطروحة والآفاق المستقبلية:

### 2-5-1- المشاكل المطروحة:

يواجه قطاع النقل في المدينة عدة مشاكل تم ملاحظتها وإستنتاجها من خلال الدراسة  
الميدانية والملاحظة اليومية ويمكن ذكر أهمها فيما يلي:

أ/-نقص الهياكل القاعدية التي تضبط عملية التنقل مقارنة بالتوسع الحضري الكبير.

<sup>1</sup> - مؤسسة النقل الحضري والشبه الحضري لغليزان، مكتب الإحصاءات، 2014.



ب/- غياب الدراسات المسبقة والتخطيط الفعال قبل انجاز المشاريع ما يؤدي إلى بروز عدة عراقيل ومشاكل يصعب مواجهتها لاحقاً.

ت/- الانعدام شبه الكلي للمواقف المهيأة سواء بالنسبة لوسائل نقل المسافرين أو البضائع و سيارات الأجرة عبر معظم بلديات الولاية.

ث/- قدم حظيرة النقل خاصة ببعض خطوط النقل الحضري والريفي و البلدي.

ج/- غياب ونقص الرقابة من طرف الجهات المعنية ما يؤدي إلى الفوضى بالقطاع.

د/- عدم وجود مراكز لتعليم السياقة مهيأة طبقاً للتنظيم القانوني المعمول به.

## 2-5-2- الأفاق المستقبلية:

أ/- ضبط رزنامة خاصة بمخططات حركة السير مع الجهات المعنية لمحاولة تخفيف الضغط والاحتفاظ عن مركز المدينة.

ب/- القيام بدراسات لانجاز محطة برية جديدة تكون ذات موقع ملائم بسبب المشاكل الكثيرة المطروحة حول موقع المحطة الجديدة ونوعية خدماتها.

ت/- محاولة إعادة فتح المحطة القديمة كمحطة فرعية للنقل الحضري في المدينة.

ث/- تدعيم المديرية بمناصب مالية في سلك التفتيش قصد تنشيط المراقبة و التفتيش الدائمين للنقل البري والحضري وبالتالي زيادة حجم المراقبة قصد تحسين الخدمة.

ج/- ضبط برنامج لمراقبة أصحاب حافلات النقل الحضري ومدارس تعليم السياقة .

ح/- تكثيف برامج تكوين سائقي حافلات النقل الحضري وسيارات الأجرة و ممرني مدارس تعليم السياقة بفتح أقسام جديدة على مستوى بمركز التكوين المهني.

خ/- إنجاز ازدواجية خط السكة الحديدية يلل و ادي سلي.

د- إنجاز خط جديد للسكة الحديدية غليزان - تيارت - تسميلت.

ذ/- دراسة انجاز خط السكة الحديدية غليزان - مستغانم.

ر/- الإسراع في إنجاز جميع البرامج التنموية الخاصة بقطاع النقل في الولاية.

## خلاصة الفصل:

عرفت مدينة غليزان حركة توسع عمرانية كبيرة أدت إلى إمتدادها على عدة جهات ومحاور، وقد نتج عن ذلك مشاكل وصعوبات كبيرة خاصة في مجال النقل الحضري، ومن خلال الدراسة التي قمنا بها فالملاحظ هو غياب التخطيط الفعال والعقلاني لماشريع النقل في الولاية خاصة إذا ما تعلق الأمر بالمحطة البرية الجديدة وما ترتب عنها من إشكالات في صعوبة الوصول ونقص الخدمات بالإضافة إلى نقص الرقابة من طرف الجهات المعنية ما يؤثر على قطاع النقل الحضري سلبا وبالتالي يؤدي بالأفراد للتوجه نحو النقل الفردي.

# الفصل الرابع

الإطار الميداني

## أولاً/ تفسير وتحليل البيانات

المحور الأول: البيانات الشخصية:

- جدول رقم 16: يمثل توزيع العينة حسب الجنس.

النسبة المئوية %	التكرارات (ك)	الإحتمالات الجنس
50.0%	50	ذكر
50.0%	50	أنثى
100%	100	المجموع

الملاحظ على هذا الجدول أن جنس أفراد العينة متساوي من حيث النسبة بين الذكور والإناث بنسبة 50.0% لكل منهما.

ترجع نسبة التساوي في عدد الذكور والإناث للتغير الحاصل في المجتمع الجزائري حيث أصبحت المرأة أكثر تنقلا من السنوات الماضية وذلك لأهداف مختلفة كالدراسة والعمل والتسوق وغيرها من الأسباب، فهي الآن تقوم بنفس الأعمال التي كانت حكرًا على الرجل وهذا ما يفسر إستعمالها لوسائل النقل ووجودها فيها بكثرة، وهذه النتائج تمثل نسبة الأفراد الذين يستعملون النقل الحضري الجماعي.

- جدول رقم 17: يمثل توزيع أفراد العينة حسب السن.

النسبة المئوية %	التكرارات (ك)	السن
52.0%	52	[28-18 ]
26.0%	26	[39-29 ]
11.0%	11	[49-40 ]
7.0%	7	[59-50 ]
4.0%	4	60 فما فوق
100%	100	المجموع

يتبين من خلال الجدول رقم 17 أن سن معظم المبحوثين يتركز في الفئة العمرية [28-18] تليها الفئة [39-29] بنسبة تمثل 78.0% وهي الفئة النشيطة في المجتمع "الشباب"، وتتميز بكثرة الحركة والتنقل لتعدد إحتياجاتها اليومية وهو ما يفسر إستعمالها لوسائل النقل الحضري بكثرة، أما فئة الذين تقدر أعمارهم ما بين [49-40] و [59-50] فتقدر نسبتهم بـ 18.0%، وهذا يعني أنهم يستعملون النقل الحضري أحيانا وتمثل فئة 60 فما فوق نسبة 4.0% وهي نسبة قليلة تعود لعدم كثرة تنقلات هذه الفئة أو لعدم استعمالها لوسائل النقل الحضري .

- جدول رقم 18: يمثل توزيع الحالة العائلية لأفراد العينة.

النسبة المئوية %	التكرارات (ك)	الحالة العائلية
69.0%	69	أعزب
31.0%	31	متزوج
100%	100	المجموع

يوضح الجدول رقم 18 الحالة العائلية لعينة البحث التي تم تقسيمها لفئتين الفئة العازبة والفئة المتزوجة، وتبين أن فئة العزاب هي الأعلى من مجموع أفراد العينة بنسبة

69.0%، لكونها أكثر حركة وتنقلا واكل مسؤولية من خلال الدراسة والترويح عن النفس والذهاب إلى أماكن مختلفة أخرى عكس الفئة المتزوجة والتي تمثل نسبة 31.0% وهي نسبة قليلة مقارنة بالفئة العازبة والتي تتجنب التنقل بالحافلة لقلّة الإحترام والأمن فيها وتفضل النقل الفردي.

- جدول رقم 19: يمثل توزيع المستوى التعليمي لأفراد العينة.

النسبة المئوية%	التكرارات(ك)	المستوى التعليمي
2.0%	2	دون مستوى
5.0%	5	ابتدائي
11.0%	11	متوسط
24.0%	24	ثانوي
58.0%	58	جامعي
100%	100	المجموع

يمثل الجدول رقم 19 المستوى التعليمي لأفراد العينة حيث يحتل المستوى الجامعي أكبر نسبة بـ 58.0% ما يدل على أن أغلبية أفراد العينة ذات مستوى تعليمي عالي وهم ينتقلون بغرض الدراسة أو العمل، ما يعطي نوع من الكفاءة والمصادقية للدراسة، بينما تمثل نسبة المستوى الثانوي بـ 24.0%، تليها نسبة 11.0% لأصحاب المستوى التعليمي المتوسط ثم 5.0% بالنسبة للمستوى الابتدائي وأخيرا 2.0% بالنسبة لفئة دون مستوى .

وتتمثل أكبر نسبة في فئة المتعلمين وذلك لإستعمالهم اليومي والمتكرر لوسائل النقل الجماعي إما لمزاولة الدراسة أو العمل، فالفئة الشبابية هي الفئة الغالبة على تكوين المجتمع الجزائري وهو ما يفسر كثرة المتعلمين وخريجي الجامعات.

- جدول رقم 20: يوضح مكان إقامة أفراد العينة.

النسبة المئوية %	التكرارات (ك)	مكان الإقامة
27.0%	27	حضري
54.0%	54	شبه حضري
19.0%	19	ريفي
100%	100	المجموع

يبين الجدول رقم 20 أن أفراد العينة تنقسم حسب مكان الإقامة إلى 3 فئات كما هو مبين في الجدول، حيث يتمركز أفراد العينة في الفئة شبه حضرية، ثم الفئة الحضرية وأخيرا الفئة المقيمة خارج المدينة في الريف.

إن ارتفاع فئة نسبة القاطنين في الوسط شبه الحضري والمقدرة بـ 54.0% يرجع إلى الإستعمال الكبير لوسائل النقل الجماعي من طرف هذه الفئة للوصول إلى وسط المدينة لقضاء إحتياجاتهم الأساسية كالعمل والدراسة وغيرها تليها فئة الأفراد الذين يقطنون في الأوساط شبه حضرية بنسبة 27.0% الذين غالبا ما يستعملون المشي على الأقدام للانتقال إلى أحياء أخرى خارج مركز المدينة، بينما نجد أن 19.0% تمثل نسبة الذين يسكنون في الوسط الحضري والذين يأتون لقضاء إحتياجاتهم أو للعمل والدراسة ثم يعودون لمكان إقامتهم.

- جدول رقم 21: يمثل توزيع العينة حسب مكان التنقل.

النسبة المئوية %	التكرارات (ك)	مكان التنقل
26.0%	26	الدراسة
44.0%	44	العمل
15.0%	15	المنزل
15.0%	15	أماكن مختلفة
100%	100	المجموع

يتبين من خلال الجدول رقم 21 أن نسبة الإستحواذ الكبيرة للتنقلات في المدينة تكون لصالح العمل بـ 44.0%، تليها نسبة 26.0%، تنقلات تخص الدراسة وذلك لأن أغلبية المدارس والجامعات بعيدة عن الأحياء السكنية، فيما تساوت النسبة بين المتنقلين لمنازلهم والمتنقلين لأماكن مختلفة بنسبة 15.0% لكل فئة وهو أمر طبيعي في عودة الأفراد لمنازلهم وكذلك من خلال ذهابهم إلى أماكن مختلفة حسب حاجة كل فرد منهم.



المحور الثاني: علاقة التخطيط والتوسع الحضري بمشكلات النقل والتنقل.

- جدول رقم 22 يمثل مدى تناسب توسع المدينة مع التخطيط الجيد حسب المستوى التعليمي.

المجموع		لا		نعم		مدى تناسب توسع المدينة / المستوى التعليمي
%	ك	%	ك	%	ك	
02.0%	02	00.0%	00	02.0%	02	دون مستوى
05.0%	05	02.0%	02	03.0%	03	ابتدائي
11.0%	11	05.0%	05	06.0%	06	متوسط
24.0%	24	20.0%	20	04.0%	04	ثانوي
58.0%	58	55.0%	55	03.0%	03	جامعي
100%	100	82.0%	82	18.0%	18	المجموع

يتبين من خلال الجدول رقم 22 مدى تماشي توسع مدينة غليزان مع التخطيط الجيد حسب المستوى التعليمي، حيث تمثل الفئة التي ترى في عدم تماشي توسع المدينة مع التخطيط الجيد خاصة تخطيط النقل ما نسبته 82.0%، مقسمة على الأفراد الذين لديهم مستوى جامعي بنسبة 55.0%، ويرون بأن توسع المدينة لا يتماشى مع التخطيط الجيد، ونجد من لديهم مستوى ثانوي بنسبة 20.0% ثم فئة المستوى المتوسط بنسبة 05.0%، تليها فئة الذين مستواهم ابتدائي بنسبة 02.0%، أما الفئة التي ترى في تماشي توسع المدينة مع التخطيط الجيد خاصة تخطيط النقل فتمثل ما نسبته 18.0%، حيث تقدر نسبة الجامعيين بـ 03.0%، كذلك نجد الفئة التي لديها مستوى ثانوي بـ 04.0% والفئة ذات المستوى المتوسط بـ 06.0%، بالإضافة إلى 03.0% لديهم مستوى ابتدائي و 02.0% دون مستوى.

منه نستنتج أن أغلبية أفراد العينة ترى أن توسع مدينة غليزان لا يتماشى مع التخطيط الجيد خاصة تخطيط شبكة النقل الحضري بنسبة 82.0% وذلك يعود إلى التوسع العشوائي الغير مدروس بالتالي فهو لا يلبي طموحات الأفراد الذين يعتبرون

الغاية الأساسية التي يهدف التخطيط لإرضائها، وكمثال على ذلك موقع المحطة البرية الجديدة التي تقع على "5 كلم غرب المدينة" والإشكالات المترتبة عليها، بالإضافة إلى ضيق الطرقات وعدم استيعابها لكثرة السيارات ما يؤدي إلى زيادة الاختناق المروري خاصة في وسط المدينة بالإضافة إلى بروز عدة مشاكل حضرية أخرى ما يؤدي إلى التقليل من فاعلية التخطيط الحضري.

- جدول رقم 23: يوضح مدى توفر مدينة غليزان وأحياءها على وسائل النقل الحضري.

النسبة المئوية%	التكرارات (ك)	الإحتمالات
50.0%	50	نعم
28.0%	28	لا
22.0%	22	أحيانا
100%	100	المجموع

يوضح الجدول رقم 23 مدى توفر مدينة غليزان وأحياءها على وسائل النقل الحضري، حيث ترى نسبة 50.0% من أفراد العينة أن المدينة وأحياءها تتوفر على وسائل النقل الحضري، بينما تمثل نسبة الدين يرون بعدم توفر المدينة وأحياءها على وسائل النقل الحضري بـ 28.0% وهذا راجع إلى غياب التنظيم في توزيع الخطوط بالنسبة لكل أحياء المدينة ما يؤدي إلى غياب خدمة النقل الحضري عن بعض الأحياء، وتمثل فئة الدين أجابوا بتوفر وسائل النقل الحضري أحيانا بنسبة 22.0%، وهذا يرجع لغياب الرقابة من الجهات المعنية ما يؤدي إلى عدم احترام أماكن التواجد والتوقف أو توقيت التنقل .

- جدول رقم 24 يمثل العلاقة بين تخطيط المدينة و أسباب الاختناق.

المجموع		لا		نعم		مدى وجود تخطيط المدينة أسباب الاختناق
%	ك	%	ك	%	ك	
28.0%	28	22.0%	22	06.0%	06	كثرة السيارات
09.0%	09	08.0%	08	01.0%	01	كثرة الراجلين
20.0%	20	18.0%	18	02.0%	02	شبكة الطرق
20.0%	20	17.0%	17	03.0%	03	غياب تنظيم المرور
21.0%	21	06.0%	15	06.0%	06	التوسع العشوائي
02.0%	02	02.0%	02	00.0%	00	حالات أخرى
100.0%	100	82.0%	82	18.0%	18	المجموع

يوضح الجدول رقم 24 العلاقة بين فعالية تخطيط المدينة وأسباب الاختناق المروري فيها حيث ترى النسبة الكبيرة أن غياب التخطيط الجيد خاصة تخطيط النقل يؤدي إلى زيادة أسباب الاختناق المروري في مدينة غليزان بما نسبته 82.0%، وترجع أسباب اختناق المرور عند هذه الفئة الأسباب التالية: 28.0% كثرة السيارات، 22.0% التوسع العشوائي، 20.0% لكل من قدم شبكة الطرق وغياب تنظيم المرور، تليها 09.0% لكثرة الراجلين و02.0% حالات أخرى.

وتمثل الفئة التي ترى أن التخطيط جيد ما نسبته 18.0% وترجع أسباب الاختناق المروري إلى كثرة السيارات والتوسع العشوائي بنسبة 06.0% لكل منها وغياب تنظيم المرور بنسبة 03.0% وضعف شبكة النقل بـ02.0% وكثرة الراجلين بنسبة 01.0%.  
ومنه نستنتج أن كثرة السيارات هي السبب الرئيسي في اختناق حركة المرور بنسبة 28.0% وذلك للزيادة المعتبرة في امتلاك واستعمال السيارة بالنسبة للأفراد من خلال التسهيلات والقروض والدعم المقدم للحصول عليها ، بينما تساوت النسبة التي ترى في شبكة الطرق وغياب تنظيم حركة المرور هي السبب في الاختناق المروري بـ20.0%

لكل فئة وذلك لعجز شبكة الطرق الحالية وشوارع المدينة في استيعاب الكم الهائل والزيادة المعتبرة في وسائل النقل بنوعيتها الفردي والجماعي ونقص التهيئة والصيانة، إضافة إلى غياب التنظيم المحكم لحركة المرور من طرف الهيآت المعنية، وتمثل نسبة 21.0% فئة الدين يرون في أن التوسع العشوائي هو السبب في الاختناق المروري بفعل غياب التخطيط العقلاني والمدروس لانجاز مشاريع النقل، بينما هناك فئة تحب السير على الأقدام وهي تمثل ما نسبته 09.0%، بينما هناك أسباب أخرى بنسبة 02.0% متمثلة في الوقوف والتوقف غير المرخص وعدم احترام لافتات وإشارات المرور.

- جدول رقم 25: يبين مدى مساهمة الموقع الجديد للمحطة البرية في فك الاختناق عن المدينة.

الإحتمالات	التكرارات (ك)	النسبة المئوية%
نعم	33	33.0%
لا	67	67.0%
المجموع	100	100%

يبين الجدول رقم 25 مدى مساهمة موقع المحطة البرية الجديدة في فك الاختناق عن المدينة، حيث تمثل فئة الدين يرون بأن موقع المحطة البرية الجديدة لم يساهم في فك الاختناق عن المدينة ما نسبته 67.0%، وذلك راجع إلى أن المدينة مازالت تعاني لحد الآن من الإختناق المروري خاصة في أوقات الذروة والعمل، بينما تمثل 33.0% نسبة الدين يرون بان موقع المحطة الجديد ساهم نوعا ما في فك الاختناق عن المدينة وذلك لبعدها عن المركز بحوالي 5 كلم، وتشترك الفئتان في كون موقع المحطة زاد من صعوبة التنقل لبعده عن وسط المدينة.

- جدول رقم 26: يبين تأثير موقع المحطة الجديدة في زيادة صعوبة تنقل الأفراد.

الاحتمالات	التكرارات (ك)	النسبة المئوية %
نعم	69	69.0%
لا	31	31.0%
المجموع	100	100%

يبين الجدول رقم 26 مدى تأثير موقع المحطة البرية الجديدة في زيادة صعوبة تنقل الأفراد، حيث تمثل نسبة الذين أجابوا بتأثير و زيادة موقع المحطة الجديدة لصعوبة التنقل في المدينة بحوالي 69.0%، وذلك يرجع لموقع المحطة البعيد نسبياً عن المدينة "5 كلم" واستعمال أكثر نم من وسيلة للوصول إلى المحطة الجديدة، بينما ترى نسبة 31.0% أنها لا تجد صعوبة في التنقل إلى المحطة الجديدة وقد يرجع ذلك إلى إقامة هذه الفئة بالقرب من المحطة أو لاستعمالها السيارة الفردية للوصول إلى موقع المحطة.

- جدول رقم 27: يوضح حالة الطرق ومدى ملائمتها لحافلات النقل الحضري.

الإحتمالات	التكرارات (ك)	النسبة المئوية %
جيدة	08	08.0%
متوسطة	46	46.0%
سيئة	46	46.0%
المجموع	100	100%

من خلال الجدول رقم 27 يتبين لنا أن أفراد العينة الذين معظمهم يسكنون في ضواحي المدينة يرون بان حالة الطرق غير مناسبة لحافلات النقل الحضري، وذلك لتركز معظم الاحتمالات بين سيئة ومتوسطة بنسبة 46.0%، لكل منها أي بمجموع 92.0% ويعود ذلك لان معظم الطرق في ضواحي المدينة ضيقة وقديمة إضافة إلى غياب الصيانة وكثرة أشغال الحفر في وسط المدينة وضواحيها لإعادة تجديد شبكات

الصرف الصحي والتماطل في صيانتها فيما بعد، بينما تمثل نسبة 08.0% فئة الذين يرون بأنها جيدة وقد يعود ذلك لتركزها في وسط المدينة.

- جدول رقم 28: يوضح مدى ملائمة الأفراد للمحطتين الجديدة والقديمة.

النسبة المئوية %	التكرارات (ك)	الإحتمالات
73.0%	73	المحطة القديمة
27.0%	27	المحطة الجديدة
100%	100	المجموع

يبين الجدول رقم 28 آراء أفراد العينة حول الموقع الذي يرونه مناسباً لتواجد المحطة البرية من خلال مقارنة بين الموقع الحالي والموقع القديم، حيث يرى أغلبية أفراد العينة أن الموقع القديم هو الموقع المناسب للمحطة بنسبة 73.0% وذلك لتواجدها في نطاق المدينة من خلال سهولة الانطلاق و الوصول منها و إليها " 1 كلم " عن وسط المدينة عكس الموقع الجديد للمحطة والذي يبعد بحوالي " 5 كلم " عن المدينة، بينما ترى ما نسبته 27.0% أن الموقع الجديد ملائم وقد يعود ذلك إلى إقامة وقرب هذه الفئة من المحطة الجديدة.

- جدول رقم 29: يبين الصعوبات التي تواجه الأفراد للوصول إلى المحطة البرية الجديدة.

صعوبات الوصول للمحطة الجديدة البرية	التكرارات (ك)	النسبة المئوية %
قلة الوسائل	24	24.0%
طول الانتظار	37	37.0%
تسعيرة النقل الفردي	37	37.0%
حالات أخرى	02	02.0%
المجموع	100	100%

يبين الجدول رقم 29 أهم الصعوبات والإشكالات التي تواجه الأفراد للوصول إلى المحطة البرية الجديدة من خلال بعدها عن المدينة بـ"5 كلم" حيث تتساوى النسبة بـ37.0% لكل من الفئة التي تلقى صعوبات في طول الإنتظار وكذا تسعيرة النقل الفردي ويرجع ذلك لعدم إحترام وسائل النقل للتوقيت المخصص لها للإنتلاق والوصول ما يؤدي بأصحاب النقل الفردي سيارات الأجرة أو سيارات النقل الغير الرسمي إلى إستغلال الفرصة وزيادة التسعيرة التي قد تصل في بعض المرات إلى " 200/150 دج " مقارنة بـ" 15 دج " في النقل الحضري، تليها فئة الذين يعانون صعوبة في قلة الوسائل بنسبة 24.0% ويتفاوت ذلك من خلال الأوقات خاصة أوقات الذروة والفترات المسائية ويرجع لغياب المراقبة من طرف الهيئات المعنية ما يؤدي لسوء التنظيم في أوقات الانطلاق والرجوع بالنسبة لهذه الوسائل، وتأتي أخيرا فئة الذين أجابوا بحالات أخرى بنسبة 02.0% وتتمثل هذه الحالات في كثرة الإكتضاض في وسائل النقل الجماعي .

المحور الثالث: أثر موقع المحطة البرية الجديدة على قطاع النقل ونوعية الخدمات.

- جدول رقم 30: يوضح نوعية ظروف الاستقبال في المحطة البرية الجديدة .

النسبة المئوية %	التكرارات (ك)	الإحتمالات
22.0%	22	جيدة
59.0 %	59	متوسطة
18.0%	18	سيئة
100%	100	المجموع

يوضح الجدول رقم 30 نوعية ظروف الاستقبال في المحطة البرية الجديدة، حيث تتركز أعلى فئة في تلك التي ترى بان ظروف الاستقبال متوسطة بنسبة 59.0% وذلك يرجع لكبر المساحة وقلة عمال الاستقبال والفوضى من قبل القابضين من خلال البحث عن الركاب لمأ الحافلات دون النظر لنوعية استقبال الركاب "البحث عن المصلحة الفردية" بينما تكاد النسبة تتساوى بين الفئة التي ترى بان ظروف الاستقبال جيدة بـ22.0%، وبين التي تراها سيئة بـ18.0% وقد يعود ذلك لعدم الإستعمال اليومي للمحطة من طرف هذه الفئة لأن ظروف الاستقبال تتغير من وقت لآخر ومن يوم لآخر لكن نستنتج عموماً أن نوعية الاستقبال تبقى متوسطة في غالب الأحيان .



- جدول رقم 31 يمثل الصعوبات التي يواجهها الأفراد في الوصول للمحطة الجديدة وعلاقته بمكان الإقامة.

المجموع		ريفي		شبه حضري		حضري		مكان الإقامة
%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	صعوبة الوصول للمحطة
24.0%	24	07.0%	07	11.0%	11	06.0%	06	قلة الوسائل
37.0%	37	05.0%	05	19.0%	19	13.0%	13	طول الانتظار
37.0%	37	05.0%	05	24.0%	24	08.0%	08	تسعيرة النقل الفردي
02.0%	02	02.0%	02	00.0%	00	00.0%	00	حالات أخرى
100%	100	100%	19	54.0%	54	18.0%	27	المجموع

يوضح الجدول رقم 31 الصعوبات التي يواجهها الأفراد في الوصول إلى المحطة البرية الجديدة حسب مكان إقامتهم حيث تمثل الفئة التي تسكن في المناطق الشبه حضرية الفئة الأكثر تضررا من خلال الصعوبات التي تواجهها في الوصول للمحطة بنسبة 54.0%، مقسمة على تسعيرة النقل بـ 24.0% وطول الإنتظار بـ 19.0% وقلة الوسائل بنسبة 11.0%، تليها الحضرية وتلقى صعوبات في الوصول إلى المحطة بنسبة 27.0% تتوزع على طول الإنتظار بـ 13.0% ثم تسعيرة النقل بـ 08.0% وقلة الوسائل بنسبة 06.0%، وتأتي أخيرا الفئة التي تسكن في الريف بنسبة 19.0%، وتتقسم على قلة الوسائل للوصول بـ 07.0% وطول الانتظار وتسعيرة النقل بنسبة 05.0% لكل منها و نسبة 02.0% تتمثل في صعوبات أخرى.

ومنه نستنتج أن الفئة الأكثر معاناة في الوصول للمحطة البرية هي الفئة التي تسكن في المناطق الشبه حضرية لبعدها عن المركز، تليها الفئة الحضرية وأخيرا الفئة التي تسكن في الريف وذلك لبعدها عن المحطة عن المدينة بـ "5 كلم" وتتمثل أهم الصعوبات في طول الانتظار وكذا تسعيرة النقل الفردي بنسبة 37.0% لكل منها ويرجع ذلك لعدم

احترام وسائل النقل للتوقيت المخصص لها للانطلاق والوصول ما يؤدي بأصحاب النقل الفردي سيارات الأجرة أو سيارات النقل الغير الرسمي إلى استغلال الفرصة وزيادة التسعيرة التي قد تصل في بعض المرات إلى " 200/150 دج " مقارنة بـ " 15 دج " في النقل الحضري، ثم قلة الوسائل بنسبة 24.0% ويتفاوت ذلك من خلال أوقات التنقل خاصة أوقات الذروة والفترات المسائية ويرجع لغياب المراقبة ما يؤدي لسوء التنظيم في أوقات الانطلاق والرجوع بالنسبة لهذه الوسائل ويخلق المزيد من الصعوبات بالنسبة للأفراد.

- جدول رقم 32: يبين مدى توفر المحطة البرية الجديدة على الأمن .

النسبة المئوية %	التكرارات (ك)	الإحتمالات
19.0%	19	نعم
72.0%	72	لا
09.0%	09	أحيانا
100%	100	المجموع

يبين الجدول رقم 32 مدى توفر المحطة البرية الجديدة للنقل الحضري على ظروف الأمن حيث ترى نسبة 72.0% من المجموع الكلي لأفراد العينة وهي نسبة كبيرة بأن المحطة الجديدة لا تتوفر على الأمن، وذلك بحكم الموقع الذي يتواجد في مكان معزول نوعا ما مما يسهل كثرة الاعتداءات من طرف المنحرفين واللصوص إضافة إلى غياب الدوريات اليومية للأمن، ما أدى إلى تسجيل عدة اعتداءات بالسلاح الأبيض على المسافرين خاصة في الصباح الباكر والليل، بينما ترى ما نسبته 19.0% بتوفر ظروف الأمان ويرجع ذلك لاستعمالها المحطة البرية في الأوقات العادية " النهار"، وتأتي أخيرا الفئة التي أجابت بتوفر نسبة الأمن أحيانا بـ 09.0% وذلك يرجع لتوفير الأمن في بعض الأحيان بعد وقوع الاعتداءات على المسافرين لفترة محدودة .

ويقدر عدد أعوان الأمن التابعين للمحطة بـ 25 عون أمن في كل فوج 5 أعوان أما عدد الشرطة فهو قليل حيث يقدر بعنصرين فقط مقارنة بحجم المحطة وكبرها.

- جدول رقم 33: يوضح مدى توفر المحطة البرية الجديدة على المحلات ووسائل الراحة .

النسبة المئوية %	التكرارات (ك)	الإحتمالات
17.0%	17	نعم
83.0%	83	لا
100%	100	المجموع

يبين الجدول رقم 33 مدى توفر المحطة البرية الجديدة لنقل المسافرين على المحلات ووسائل الراحة بعدد كافي، وترى فئة كبيرة من أفراد العينة والمقدرة بنسبة 83.0% بعدم توفر المحلات ووسائل الراحة كالمقاهي والمطاعم والمصليات بعدد كافي ويرجع ذلك إلى التأخر في انجازها وتجسيدها في الواقع وبقاء بعضها مفلوقا لحد اليوم رغم مرور سنتين على بداية نشاطها حيث فتحت في 01-02-2012 ويرجع ذلك لقلّة النشاط والحركة بالنسبة للركاب مقارنة بالمحطة القديمة التي كانت تمثل محور للنشاط الاقتصادي في المنطقة الشرقية للمدينة، وترى نسبة 17.0% بتوفر المحطة على المحلات ووسائل الراحة وربما تمثل فئة الدين يسكنون في الضواحي ووسط المدينة والذين لا يحتاجون لهذه المحلات ووسائل الراحة بدرجة كبيرة مقارنة بالذين يسكنون خارج المدينة أو خارج الولاية .

حيث يوجد بالمحطة 42 محل تمثل المستغلة منها ب 8 محلات فقط والبقية مغلقة وكذا قلّة للمساحات الخضراء إن لم نقل انعدامها مقارنة بمساحة المحطة والمقدرة بـ 80.000 متر مربع.

- جدول رقم 34: يبين مدى توفر الخدمات الليلية في المحطة البرية الجديدة.

النسبة المئوية %	التكرارات (ك)	الإحتمالات
00.0%	00	نعم
99.0%	99	لا
01.0%	01	أحيانا
100%	100	المجموع

يبين الجدول رقم 34 مدى توفر الخدمات الليلية في المحطة البرية الجديدة لنقل المسافرين، بحيث ترى ما نسبته 99.0% من أفراد العينة على غياب وعدم توفر لخدمات الليلية وهي فئة كبيرة من العينة الكلية ويرجع ذلك لأن المحطة البرية تكون مغلقة لقلة المسافرين في الليل وعدم احترام الحافلات القادمة من خارج الولاية لخط المسار وتجنب دخولها للمحطة بفعل غياب الرقابة من مديرية النقل ما يؤدي بالأفراد إلى انتظار الحافلات أمام التقاطعات أو النقاط الدائرية " les rempois " عند مدخل المدينة ويرجع ذلك لعدة عوامل منها غلق المحطة في الليل بالإضافة إلى موقعها البعيد نسبيا عن المدينة والذي يصعب الوصول إليها وكذا قلة أو انعدام لوسائل النقل بنوعيه الفردي والجماعي في الليل، بينما تأتي الفئة التي ترى بتوفر الخدمات الليلية أحيانا بنسبة 01.0% وذلك يرجع لاستعمالها السفر في الليل أحيانا للضرورة وليس دائما وتتمثل هذه الخدمة في تواجد وسائل النقل الفردي " تاكسي أو الحافلات المارة عبر المدينة"، بينما تنعدم نسبة الذين يرون بتوفر الخدمات الليلية وذلك يرجع لما سبق ذكره من أسباب.

- جدول رقم 35: يوضح مدى توفر وتقارب مواقف حافلات النقل الحضري.

النسبة المئوية %	التكرارات (ك)	الإحتمالات
77.0%	77	نعم
23.0%	23	لا
100%	100	المجموع

يبين الجدول رقم 35 رأي أفراد العينة حول مدى توفر وتقارب أماكن مواقف الحافلات حيث كانت النسبة الأعلى ممثلة في أن أماكن تواجدها متقارب وعددها كافي بنسبة 77.0% ثم تأتي الفئة التي تراها متباعدة و عددها غير كافي بنسبة 23.0%. من خلال هذه النسب والنتائج يتضح أن أفراد العينة يتفقون في معظمهم على تواجد مواقف الحافلات بعدد كافي في المدينة مما يؤدي إلى تقاربها في المسافة بالنسبة للأفراد وهو ما يخلق نوع من السهولة في الوصول إليها.

- جدول رقم 36 يوضح خدمات النقل الجماعي بالنسبة للأفراد حسب درجة استعماله.

المجموع		لا		أحيانا		دائما		درجة الاستعمال
%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	مستوى الخدمات
17.0%	17	00.0%	00	07.0%	07	10.0%	10	جيدة
56.0%	56	00.0%	00	17.0%	17	39.0%	39	متوسطة
24.0%	24	00.0%	00	23.0%	01	23.0%	23	سيئة
03.0%	03	00.0%	00	03.0%	03	00.0%	00	حالة أخرى
100%	100	100%	00	28.0%	28	72.0%	72	المجموع

يبين الجدول رقم 36 مستوى خدمات النقل الجماعي وذلك حسب درجة استعماله من طرف الأفراد في تنقلاتهم، بحيث تقدر الفئة التي تستعمله دائما بـ 72.0% موزعة كما يلي 39.0% ترى أن مستوى الخدمة في وسائل النقل الجماعي متوسط و 23.0% تعتبر خدمته سيئة بينما تمثل الفئة التي ترى خدمته جيدة بنسبة 10.0%، وهذا يمثلون مجموع الأفراد الذين يستعملونه دائما، بينما نجد الأفراد الذين يستعملونه أحيانا يمثلون نسبة 28.0% ويرون بان مستوى الخدمة متوسط بنسبة 17.0% و 01.0% بأن خدمته سيئة بينما تمثل ما نسبته 07.0% الفئة التي ترى بأن خدمته جيدة. بينما تتعدم الفئة التي لا تستعمله إطلاقا لأننا أخذنا عينة من المحطة البرية وكلها تستعمل وسائل النقل الجماعي. ومنه نستنتج أن متغير نوعية الخدمة أصبح ذو أهمية كبيرة بالنسبة للأفراد بفعل تعدد وسائل النقل الحضري واختلافها، لكن رغم ذلك إلى أن نوعية الخدمة المقدمة في وسائل النقل الجماعي تبقى بعيدة عن كل التطلعات بفعل النقائص الكبيرة التي تعاني منها منظومة النقل الجماعي للمسافرين ويتضح من خلال إجابة أفراد العينة بإعتبار أن نوعية

الخدمة المقدمة تبقى متوسطة وضعيفة بنسبة قدرت بـ74.0%، أما الفئة التي تراها جيدة فقدرت إجمالاً بنسبة 24.0%.

- جدول رقم 37: يبين وضعية مواقف الحافلات من خلال مدى تهيئتها وملائمتها.

النسبة المئوية%	التكرارات (ك)	الإحتمالات
50.0%	50	ملائمة
50.0%	50	غير ملائمة
100%	100	المجموع

يبين الجدول رقم 37 وضعية مواقف الحافلات من خلال مدى تهيئتها وملائمتها بالنسبة للأفراد داخل الوسط الحضري حيث انقسمت النسبة بين أفراد العينة حول مدى ملائمتها بـ50.0% للفئة التي ترى بأنها ملائمة و50.0% للفئة التي تراها غير ملائمة ويعود هذا التساوي إلى أن معظم المواقف تم تجديدها مؤخراً لكن يبقى الإشكال في عدم وجود المواقف في بعض الأماكن أو في عدم تجديدها وسوء تجهيزها إضافة إلى غياب لوحة الإعلام الخاصة بالخط والتوقيت في أغلب المواقف ونقص الصيانة والتنظيف .

- جدول رقم 38: يوضح حكم أفراد العينة على نوعية الخدمة الموجودة في المحطة البرية الجديدة.

النسبة المئوية%	التكرارات (ك)	الإحتمالات
11.0%	11	جيدة
49.0%	49	متوسطة
38.0%	38	سيئة
02.0%	02	حالة أخرى
100%	100	المجموع

يوضح الجدول رقم 38 نوعية الخدمة المقدمة في المحطة البرية الجديدة وحكم الأفراد عليها حيث ترى النسبة الكبيرة أن الخدمة المقدمة متوسطة بنسبة 49.0% تليها الفئة التي تعتبرها سيئة بنسبة 38.0%، وذلك يرجع إلى الغياب الواضح والنقص

الملحوظ في قلة الخدمات المتوفرة وغياب أماكن الراحة والمساحات الخضراء بالإضافة إلى الغياب التام للخدمات الليلية وكمثال على ذلك فالمحطة تحتوي على 42 محل تستغل منها 8 محلات فقط، بينما تمثل 11.0% نسبة الذين يرون بأن نوعية الخدمة المقدمة جيدة تليها فئة الذين أجابوا بحالة أخرى بنسبة 02.0% ويعود ذلك لعدم إستعمال هذه الفئة للسفر يوميا بالتالي فهي تحكم على نوعية الخدمة المقدمة في بعض الأيام وفي أوقات معينة وليس دائما.

**المحور الرابع: غياب تنظيم الخطوط بالنسبة للنقل الجماعي.**

**- جدول رقم 39: يوضح مدى تأثير مدة الإنتظار على الجوء لإستعمال الحافلة.**

المجموع		طويلة		مناسبة		مدة الإنتظار مدى الإستعمال
%	ك	%	ك	%	ك	
72.0%	72	39.0%	39	33.0%	33	دائما
28.0%	28	18.0%	18	10.0%	10	أحيانا
100%	00	00.0%	00	00.0%	00	لا
100%	100	57.0%	57	43.0%	43	المجموع

يوضح الجدول رقم 39 مدى استعمال وسائل النقل الجماعي " الحافلة " حسب مدة الانتظار بالنسبة لأفراد العينة حيث تمثل نسبة 57.0% الفئة التي تستعملها دائما وأحيانا وترى أن مدة الانتظار طويلة وهي مقسمة بين الفئة التي تستعمله دائما بـ39.0% والتي تستعمله أحيانا بـ18.0%، في حين تمثل 43.0% الفئة التي تستعمله دائما وأحيانا وترى أن مدة الانتظار مناسبة مقسمة بين الفئة التي تستعمله دائما بـ33.0% وأحيانا بـ10.0% بينما تتعدم الفئة التي لا تستعمله أبدا .

ومنه تتركز أعلى نسبة بـ82.0% في إستعمال الحافلة للتنقل دائما، في حين تشكل نسبة أفراد الفئة الذين يستعملون الحافلة أحيانا بـ18.0%، وهذا يرجع إلى أن معظم أفراد العينة من ذوي الدخل المتوسط و ينتقلون يوميا إما للعمل أو الدراسة بالتالي فهم



يلجئون لوسائل النقل الجماعي " الحافلة " لانخفاض السعر وملائمته مقارنة مع وسائل النقل الأخرى رغم طول الانتظار في أغلب الأحيان، أما الفئة التي تستعمله أحيانا فقد تتمثل في الفئة الكبيرة في السن " 50-60 سنة فما فوق " أو العائلات التي تلجأ أحيانا للنقل الفردي لربح الوقت.

- جدول رقم 40: يوضح مدى إلتزام الناقلين بالخطوط والمواقف المخصصة لهم.

النسبة المئوية %	التكرارات (ك)	الإحتمالات
18.0%	18	نعم
54.0%	54	لا
28.0%	28	أحيانا
100%	100	المجموع

يوضح الجدول رقم 40 مدى التزام الناقلين بالخطوط والمواقف المخصصة لهم حسب أفراد العينة حيث تتمثل النسبة الكبيرة في عدم التزام الناقلين بالخطوط والمواقف المخصصة لهم بـ 54.0% ويرجع ذلك لغياب الرقابة وقلة العقوبات المترتبة على السائقين المخالفين للتعليمات الموجودة في دفتر الشروط المتفق عليه ويكون ذلك غالبا في الليل أو عند قرب انتهاء وقت العمل وذلك للغياب الشبه كلي للرقابة، تليها الفئة التي أجابت باحترام الناقلين للخطوط والمواقف المخصصة لهم أحيانا بنسبة 28.0% وتعود لعدم احترام هذه الفئة لقانون النقل وكثرة المنافسة بين هذه الوسائل ونقص الرقابة الدائمة وتأتي أخيرا نسبة الذين يرون في إحترام الناقلين للخطوط والمواقف بـ 18.0% ويكون ذلك في الأوقات الحركة العادية لوجود الرقابة والخوف من العقوبات بسبب دوريات الشرطة المختلفة بينما هناك فئة محترمة من السائقين تعمل وفق القانون وتحترم المواقف والخطوط المخصصة لها.

- جدول رقم 41: يوضح مدى التوازن في عدد الحافلات بالنسبة لمختلف الخطوط .

النسبة المئوية %	التكرارات (ك)	الإحتمالات
43.0%	43	نعم
57.0%	57	لا
100%	100	المجموع

يبين الجدول رقم 41 مدى توازن عدد الحافلات بالنسبة لخطوط النقل المختلفة داخل المدينة حيث ترى النسبة الكبيرة غياب التوازن في عدد الحافلات بـ 57.0% بالنسبة لمختلف الخطوط وذلك راجع إلى موقع وأهمية خط السير وكثرة عدد المسافرين بالنسبة لكل خط فالخطين رقم 1 و15 يمثلان أهم الخطوط في المدينة لذلك يستحوذان على عدد كبير من الحافلات بحوالي 35 حافلة ، بينما نلاحظ قلة الحافلات في الخطوط الأخرى وتفاوت نسبة تواجدتها بينما هناك غياب تام لبعض الخطوط من خلال عدم إدراج هذه الأحياء وتوصيلها بخدمة النقل الحضري كحي لآلة عافية والمحطة الثانية ... الخ تليها نسبة 43.0% التي ترى توازن في عدد الحافلات بالسنية لجميع الخطوط وذلك بإدراكها لأهمية بعض الخطوط على حساب الآخر من خلال حجم المسافرين وعدد التنقلات يوميا ما يؤدي بالضرورة للتفاوت في عدد الحافلات بالنسبة لكل خط.

- جدول رقم 42: يوضح مدى الصعوبات التي يواجهها الأفراد حسب أوقات التنقل.

النسبة %		أحيانا		لا		نعم		صعوبات التنقل الأوقات
%		%		%		%		
%24.0	24	%09.0	09	%08.0	08	%07.0	07	صباحا
%24.0	24	%10.0	10	%05.0	05	%09.0	09	منتصف النهار
%21.0	21	%13.0	13	%05.0	05	%03.0	03	مساء
%11.0	11	%08.0	08	%01.0	01	%02.0	02	في الليل
%20.0	20	%12.0	12	%03.0	03	%05.0	05	أيام العطل والمناسبات
%26.0	100	%52.0	52	%22.0	22	%26.0	26	المجموع

يوضح الجدول رقم 42 مدى الصعوبات التي يواجهها أفراد العينة حسب أوقات تنقلاتهم في المدينة حيث ترى أعلى فئة أنها تجد صعوبة في التنقل في أغلب الأحيان بنسبة 52.0%، مقسمة على الفترة المسائية بـ13.0%، وأيام العطل والمناسبات بـ12.0% بينما توزعت نسبة 36.0% على منتصف النهار و الفترة الصباحية والليل تواليا، تليها فئة الذين يعانون دائما من صعوبة التنقل بـ26.0% موزعة على منتصف النهار بـ09.0% والفترة الصباحية وأيام العطل والمناسبات بـ07.0% و05.0% تواليا و05.0% تنقسم بين الفترة المسائية والليل، بينما تمثل 22.0% الفئة التي لا تواجه صعوبة في التنقل وقد يرجع ذلك لسهولة وصولها أو قربها من مواقف إنطلاق الحافلات بالتالي فهي لا تجد صعوبة في التنقل.

ومنه نستنتج أن معظم أفراد العينة يجدون صعوبة في التنقل بكثرة في الفترة المسائية بنسبة 21.0%، وذلك راجع إلى قلة الحركة بالتالي عدم احترام الناقلين لوقت الإنطلاق والوصول نظرا لغياب الراكبين وإنتظار الركاب من أجل الإنطلاق خاصة بعد الساعة 18:00، بينما تساوت الفئة بين أفراد العينة الذين يواجهون صعوبات في الصباح ومنتصف النهار بنسبة 24.0% لكل منها ويرجع ذلك لكثرة الحركة في الصباح وقلة

وسائل النقل مقارنة بعدد الركاب من خلال توجه معظم أفراد العينة للدراسة والعمل وقضاء الحاجات المختلفة ، بينما يمثل منتصف النهار وقت للراحة والغذاء بالتالي خروج للعمال والمتمدرسين ما ينتج عنه صعوبة في التنقل وزيادة على الإكتظاظ وتجاوز السعة القانونية للحمولة وتكون أحيانا تبعا للوقت خاصة أوقات الذروة وأوقات الدخول والخروج من العمل، وتأتي أيام العطل والمناسبات التي تقل فيها وسائل النقل لعدم إحترام الناقلين للمواقيت مما يؤدي لزيادة الصعوبات في التنقل في هذه الأيام بنسبة 20.0% وتأتي النسبة الأخيرة بـ 11.0% وهي فئة قليلة ويرجع ذلك للغياب التام للوسائل في الليل بإعتبار مدينة غليزان مدينة متوسطة تنقص فيها الحركة في الليل بدرجة كبيرة .

- جدول رقم 43: يوضح نوعية الخدمة المقدمة في النقل الجماعي " الحافلة " .

الإحتمالات	التكرارات (ك)	النسبة المئوية %
جيدة	17	19.0%
متوسطة	56	54.0%
سيئة	24	24.0%
حالة أخرى	03	03.0%
المجموع	100	100%

يتبين من خلال الجدول رقم 43 أن معظم أفراد العينة يرون في المعاملة ونوعية الخدمة المقدمة في وسائل النقل الجماعي متوسطة بنسبة 56.0% وذلك بسبب وجود عدة نقائص في هذه الوسائل وبحث الناقلين عن المصلحة الشخصية والربح وإهمال الخدمة والمعاملة المقدمة للأفراد، أما الفئة التي تراها سيئة فهي تمثل 24.0% نظرا لكثرة سلبياتها التي سنبرزها في الجدول التالي فهذه الفئة تستعمل هذه الوسائل كضرورة حتمية لغياب البديل وتوسط الدخل، وتمثل 17.0% الذين يحكمون على نوعية الخدمة بأنها جيدة، وربما يرجع ذلك لعدم استعمال هذه الفئة للوسائل يوميا بالتالي فنوعية الخدمة تختلف حسب الأيام وحسب عدد الركاب، أما فئة الذين أجابوا بحالة أخرى فقدرت نسبتها

03.0% وتتمثل في إختلاف المعاملة حسب الأوقات والأيام فتارة تكون جيدة وتارة أخرى متوسطة وأحيانا سيئة .

- جدول رقم 44: يوضح نقائص النقل الحضري الجماعي وعلاقته بتوجه الأفراد نحو النقل الفردي.

المجموع		أحيانا		لا		نعم		التوجه نحو النقل الفردي
%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	نقائص النقل الجماعي
07.0%	07	00.0%	00	03.0%	03	04.0%	04	التسعيرة
15.0%	15	04.0%	04	01.0%	01	10.0%	10	كثرة المواقف
41.0%	41	07.0%	07	12.0%	12	22.0%	22	الإكتظاظ
13.0%	13	01.0%	01	03.0%	03	09.0%	09	قلة الإحترام
21.0%	21	11.0%	11	04.0%	04	06.0%	06	طول الانتظار
03.0%	03	01.0%	01	01.0%	01	01.0%	01	نقائص أخرى
100%	100	24.0%	24	24.0%	24	52.0%	52	المجموع

يبين الجدول رقم 44 مدى مساهمة النقائص والسلبيات الموجودة في وسائل النقل الحضري الجماعي في توجه الأفراد نحو إستعمال النقل الفردي حيث تلجا وتتوجه ما نسبته 52.0% من أفراد العينة إلى استعمال وسائل النقل الفردي وهذا يرجع إلى النقائص الكبيرة الموجودة وسائل النقل الجماعي مقسمة على الإكتظاظ بـ 22.0% وكثرة المواقف بـ 10.0% أما التسعيرة وقلة الأمان والاحترام وطول الإنتظار فتمثل 20.0%، بينما تساوت النسبة بين الذين يرون في نقص الخدمات ضرورة التوجه للنقل الفردي أحيانا وذلك في أوقات وظروف معينة كالسفر مع العائلة أو لقضاء حاجات مستعجلة وبين الذين يتمسكون بوسائل النقل الجماعي بنسبة 24.0% لكل فئة، أما الفئة التي تمسكت بوسائل النقل الجماعي فيرجع ذلك أساسا للتسعيرة المناسبة والتي بـ 15 دج في وسائل النقل

الجماعي مقارنة بـ150-250 دج في وسائل النقل لفردي "باعتبار أن معظم مستعملي النقل الحضري هم من ذوي الدخل المتوسط .

ومنه نستنتج أن أغلبية أفراد العينة يتوجهون للنقل الفردي بسبب نقائص النقل الجماعي بما نسبته 76.0% من مجموع أفراد العينة بسبب إنعدام التسيير والرقابة من طرف الهيئات المعنية بالإضافة إلى الإكتظاظ الكبير من خلال حمل الحافلة لأكثر من طاقة إستيعابها وعدم إلتزام الناقلين بالخطوط والمواقف المخصصة لهم كلها عوامل أفقدت خدمات النقل الجماعي ايجابياته ودوره داخل الوسط الحضري وهذا يتنافى مع ما جاء به المشرع الجزائري في قانون 03/01 المؤرخ في 07 أوت 2001 في المادة 04 التي تهدف إلى تحسين نوعية الخدمة المقدمة للأفراد في منظومة النقل.

والملاحظ أن نقص الخدمات وكثرة السلبيات في النقل الحضري الجماعي وتدني نوعية الخدمة يؤدي بالأفراد للتوجه نحو النقل الفردي الذي يتميز بسرعته وكثرة وسائله "القانونية والغير قانونية" إضافة إلى قلة الإكتظاظ وتحسن نوعية الخدمة مقارنة بوسائل النقل الجماعي بالتالي فمعظم الأفراد يحبذون السفر في وسائل النقل الفردي خاصة عندما يكونون برفقة العائلة.

## ثانيا/ مناقشة الفرضيات:

### 1- مناقشة الفرضية الأولى:

بينت الدلائل الإحصائية أن معظم أفراد العينة يرون أن مشاكل النقل الحضري تعود بالدرجة الأولى لغياب التخطيط الفعال بفعل النمو والتوسع الكبير بالإضافة إلى نقص الهياكل وسوء تمركزها ويظهر ذلك بوضوح من خلال الجدول رقم 07 بنسبة 82.0%، زيادة على عدم رضا أغلبية أفراد العينة بواقع النقل الحالي من خلال الاختناق الكبير في الشوارع وغياب البدائل ومخططات التوسع بالإضافة إلى حالة الطرقات المتوسطة والسيئة بنسبة 92.0%.

من خلال النمو السكاني والتوسع العمراني الذي تشهده مدينة غليزان، برزت عدة إشكالات كالإختناق في مركز المدينة ما إستدعى من الضواحي تحسين التنقلات لمحاولة فكه لكن ذلك غير ممكن حاليا بفعل التخطيط السيئ وضيق الطرقات والشوارع وعدم مواكبتها لتوسع المدينة " مدينة شريطية "، زيادة على الكثافة العالية في وسط المدينة بفعل تركيز معظم الأنشطة والسواق والإدارات فيها بالتالي فهي تمثل نقطة جذب.

ويتضح دور التخطيط الجيد في تحقيق التوازن والتوزيع المتساوي للخدمات في معظم أحياء المدينة، وهو ما يبدو غائبا في مدينة غليزان من خلال الصعوبات التي تواجه الأفراد أثناء التنقل في غالب الأحيان بنسبة 52.0% من خلال ما يوضحه لجدول رقم 26.

ومنه فهذه النتائج تؤكد صحة الفرضية الأولى التي يمينا القول أنها تحققت، فمشاكل النقل ترتبط ارتباطا وثيقا بالتخطيط الجيد وتوفر الهياكل، فكلما توفرت الهياكل وكان التخطيط جيد قلت مشاكل النقل وزادت فعاليته مع مختلف القطاعات باعتباره محرك لنشاط المدينة، والعكس ففي غياب التخطيط الجيد وانعدام الرقابة وقلة الهياكل تتأزم وضعية النقل وتزيد مشاكله مما يؤثر على باقي القطاعات ويخلق نوع من الفوضى وعدم التوازن.

## 2- مناقشة الفرضية الثانية:

برهنت الدراسة الميدانية من خلال الشواهد على أن موقع المحطة البرية الجديدة أدى إلى زيادة صعوبة تنقل الأفراد مقارنة بالمحطة البرية القديمة خاصة لقاطني الجهة الشرقية للمدينة وعدم تحقيقها لهدفها الأساسي والمتمثل في محاولة فك الإختناق عن مركز المدينة وذلك ما يتضح من خلال الجدول رقم 10 في عدم قدرة الموقع الجديد في فك الإختناق بنسبة 67.0% بل زاد من صعوبة التنقل بحكم بعد الموقع عن المدينة بـ5 كلم ونقص الوسائل وطول الإنتظار بـ63.0% من خلال الجدول رقم 14 وتفضيل أفراد العينة للموقع القديم للمحطة لقربه من وسط المدينة وسهولة الوصول إليه وتوفره على الخدمات بنسبة 73.0% .

بالإضافة إلى تدني نوعية الخدمة المقدمة وسوء ظروف الإستقبال في المحطة الجديدة رغم كبر المساحة المقدرة بـ80.000 م<sup>2</sup>، فأغلب أفراد العينة يرون بان ظروف الاستقبال سيئة ونوعية الخدمة المقدمة متوسطة وضعيفة بنسبتي 76.0% و 87.0% تواليا من خلال الجدولين رقم 15 و 21 .

ويرجع ذلك لقلة الأمان بالدرجة الأولى بنسبة 72.0% يليها قلة الخدمات والمحلات وعدم فتح معظمها لحد الآن رغم مرور سنتين على فتح المحطة فهي تتوفر على 42 محل مفتوحة منها 8 فقط بالإضافة إلى صعوبة التنقل لبعدها نسبيا عن المدينة "5 كلم" وغياب الخدمات الليلية بنسبة 99.0% وذلك لغلق المحطة في الليل.

بالتالي فالنتائج المتوصل إليها تؤيد صحة الفرضية الثانية التي يكمننا القول أنها تحققت ميدانيا باعتبار موقع المحطة البرية الجديدة أدى إلى زيادة صعوبة التنقل وتدني نوعية الخدمة المقدمة مقارنة بموقع المحطة القديمة ونوعية الخدمة التي كانت متوفرة فيها وليس من المعقول أن تغلق نهائيا وتستعمل كمقر لحافلات النقل الحضري ETUSR وكان من الأولى إستعمالها كمحطة فرعية لسكان المناطق الشرقية لتخفيف الضغط عن مركز المدينة بتوزيع الخدمات عبر كامل تراب المدينة وهذا كله راجع لغياب التخطيط الفعال والدراسات المسبقة لانجاز المشاريع كما ذكرنا سابقا.



### 3- مناقشة الفرضية الثالثة:

من خلال النتائج الميدانية المتحصل عليها تبرهن أن غياب التنظيم والموازنة في شبكة خطوط النقل الحضري يؤدي بالأفراد للتوجه نحو النقل الفردي من خلال ما يوضحه الجدول رقم 24 من خلال غياب التزام الناقلين بالخطوط والمواقف المخصصة لهم بنسبة 82.0% دائماً وأحياناً، بالإضافة إلى تدني نوعية الخدمة في النقل الجماعي وغياب التوازن في عدد الحافلات بالنسبة لمختلف الخطوط بنسبتي 80.0% و 57.0% توالياً من خلال الجدولين رقم 25 و 28، فعدم إستيعاب النقل الحضري لنمو المدينة وتوسعها وكثرة سلبياته المتمثلة في الإكتظاظ وقلة الأمان والإحترام وكثرة المواقف وطول الإنتظار كلها نقائص تقود الأفراد نحو التوجه للنقل الفردي والبحث عن خدمة ملائمة في غالب الأحيان بنسبة 76.0% رقم 29.

بالتالي فالنتائج المتحصل عليها تؤكد صحة الفرضية الثالثة التي يمكن القول أنها تحققت فغياب التوازن والتنظيم في خطوط النقل الجماعي وكثرة النقائص يقود الأفراد للبحث عن البدائل والتوجه نحو النقل الفردي الذي يوفر خدمات جيدة وجو ملائم للتنقل .

### ثالثاً: الإستنتاج العام

باعتبار مدينة غليزان همزة وصل بين الشرق والغرب والشمال والجنوب بفعل موقعها الاستراتيجي ومع الزيادة السكانية الكبيرة والهجرة الريفية نحو المدينة وما صاحبها من توسع ونمو حضري أدى إلى الكثافة العالية والتركز السكاني، وقد رافق التوسع الكبير والنمو المتزايد عدة مشاكل كان أبرزها مشاكل الإسكان والتنقل هذا الأخير الذي تطرقنا إليه من خلال موضوع التوسع الحضري وإشكالية النقل الحضري في مدينة غليزان وضرورة إيجاد نوع من التوازن بين التوسع والتخطيط بصفة عامة وبين التوسع وتخطيط النقل بصفة خاصة.

ومن خلال الدراسة الميدانية لهذا القطاع في مدينة غليزان برزت عدة إشكالات ونقائص يمكن ذكرها فيما يلي:

- 1- عدم تماشي التوسع والنمو الحضري مع التخطيط الأمثل للنقل.
- 2- غياب الدراسات التقنية المسبقة لإقامة المشاريع من خلال دراسة إحتياجات الأفراد لإنجاز المشاريع الضرورية والمهمة حسب أولوياتهم كمثال موقع المحطة البرية الجديدة وما ترتب عليها من إشكالات.
- 3- قلة الرقابة من طرف الهيئات المسؤولة عن قطاع النقل وإنعدامها في أغلب الأحيان.
- 4- غياب الموازنة بين الخطوط وقلة تنظيمها من خلال التفاوت وإختلال التوازن بين أحياء المدينة المختلفة.
- 5- عدم تطابق المحطة البرية الجديدة مع الشروط الواجب توفرها من خلال مخططات الإنجاز الأصلية وغياب التهيئة والخدمات الضرورية.
- 6- عدم إحترام الناقلين لمسارات الخطوط ونقاط التوقف مما يؤدي للفوضى .
- 7- غياب خدمة النقل الجماعي عن بعض الأحياء الهامة في المدينة من خلال عدم وجود خطوط ووسائل خاصة بها كحي المحطة الثانية ولالة عافية ... الخ.
- 8- ضعف نوعية الخدمة المقدمة في المحطة البرية الجديدة بفعل غلق معظم المحلات.
- 9- قلة المحطات الفرعية في المدينة وانعدام تجهيزها وعدم إستغلال المحطة القديمة كمحطة فرعية لسكان الجهة الشرقية لانعدام التسيير المحكم.
- 10- تدني نوعية خدمات النقل الجماعي من خلال كثرة سلبياته ومنافسة النقل الفردي.

- 11- زيادة الصعوبة في تنقلات الأفراد من خلال بعد موقع المحطة الجديدة عن وسط المدينة وقلة الوسائل ونقص ظروف الأمان في الوصول إليها.
- 12- غياب التنسيق بين الهيئات المحلية فيما يتعلق بتخطيط النقل وتخطيط العمران من خلال المخططات المحلية PDAU و POS الخاصة بالمدينة.
- 13- الإنعدام الكلي للخدمات الليلية من خلال الغلق التام للمحطة البرية في الليل.
- 14- الزيادة السكانية الكبيرة والنمو العمراني الهائل ساهم في عدم قدرة وسائل النقل الجماعي على مسابرتة واستيعابه لقلة الإمكانيات ونقص التنظيم والهيكل.
- 15- نقص صيانة المنشآت والطرق وسوء تجهيزها مما يؤثر على نوعية الخدمات .

## ملخص الدراسة

تتضمن هذه الدراسة موضوع النمو والتوسع الحضري للمدن وعلاقته بالنقل الحضري فالنقل يعتبر بمثابة المحرك الأساسي والعنصر الحيوي لمختلف النشاطات في الوسط الحضري ويتمحور موضوع دراستنا حول الإشكالية المتعلقة بمدى مساهمة النقل الحضري لنمو المدينة وتوسعها من خلال المخططات الحضرية في مدينة غليزان وترتكز هذه الإشكالية على ثلاث فرضيات يمكن ذكرها فيما يلي، تعود مشكلات النقل لنقص الهياكل وغياب التخطيط الفعال بسبب التوسع المتسارع، أدى موقع المحطة الجديدة إلى صعوبة التنقل وتدني نوعية الخدمة مقارنة بالمحطة القديمة ( الجانب الأمني ونقص المرافق )، غياب التنظيم والموازنة في شبكة خطوط النقل الجماعي يؤدي بالأفراد للتوجه نحو النقل الفردي، وسنحاول من خلال الدراسة الميدانية إثبات صحة هذه الفرضيات أو نفيها.

لذلك قمنا بدراسة ميدانية شملت 100 مفردة من مجتمع البحث، ولقد ركزنا على المحطة البرية الجديدة باعتبارها مركز أساسي للتنقل في المدينة وحاولنا إبراز الإشكالات المترتبة عنها في قطاع النقل بالنسبة للأفراد في مدينة غليزان بفعل موقعها البعيد نسبيا بالإضافة إلى المحطة الفرعية في وسط المدينة " الباتوار" التي تمثل همزة وصل بين مركز المدينة والمحطة الجديدة وعموما فمجال الدراسة كان يتركز في مدينة غليزان من خلال محاولة الكشف عن واقع النقل الحضري، ومعرفة آراء واتجاهات الأفراد عن اثر الموقع الجديد للمحطة في قطاع النقل ونوعية الخدمة المقدمة، وتوضيح العلاقة بين النمو والتوسع الحضري والإشكالات المتعلقة بالنقل الحضري من خلال المخططات الحضرية. ولقد إستعملنا تقنيتي الملاحظة وإستمارة المقابلة في جمع الإحصاءات والمعطيات الميدانية المتعلقة بالدراسة وقمنا بتحليلها بواسطة المنهج الوصفي التحليلي بإعتبار المنهج يمثل الطريقة المتبعة من طرف الباحث في دراسة المشكلة لإكتشاف الحقيقة وقد ساعدنا في الوصول إلى حوصلة عامة حول واقع قطاع النقل الحضري في مدينة غليزان من خلال نقص فعالية التخطيط وضعف نوعية الخدمة المقدمة في مجال النقل الحضري الجماعي وإبراز النقائص الموجودة فيه كالإكتظاظ، وكثرة المواقف، وطول الانتظار، قلة

الإحترام وغيرها، هذا ما أدى إلى تراجع النقل الجماعي أمام النقل الفردي وبالتالي أدى إلى توجه الأفراد نحو النقل الفردي بحثاً عن الخدمة الجيدة وربحاً للوقت.

زيادة على أن التوسع الكبير والنمو المتسارع للمدينة أدى إلى غياب التخطيط الفعال وعدم توافق التوسع الحضري للمدينة مع شبكة النقل بصفة عامة والنقل الحضري بصفة خاصة، وذلك لعدم وجود علاقة بين تخطيط النقل وتخطيط المدينة إضافة لقلّة المشاريع وضيق الطرقات ونقص الصيانة وكثرة الراجلين مما يساهم في زيادة الإختناق المروري خاصة في وسط المدينة بسبب تركيز الأنشطة، بالإضافة إلى إنعدام التسيير والرقابة الدائمة من طرف الهيئات والمسؤولين عن هذا القطاع في الولاية مما ينعكس سلباً على تنظيم الخطوط والموازنة بين أحياء المدينة ونوعية الخدمة المقدمة في هذا القطاع داخل مدينة غليزان.

في الأخير وبعد مناقشة الفرضيات من خلال تحليل النتائج الميدانية المتحصل عليها يمكننا القول أن كل الفرضيات تحققت على أرض الواقع.

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة عبد الحميد ابن باديس مستغانم

كلية العلوم الإجتماعية

قسم علم الاجتماع

إستمارة المقابلة

في إطار تحضيرينا لمذكرة تخرج، ما سترعلم الإجتماع الحضري تخصص مدن وتنمية نحن بصدد إجراء بحث ميداني بعنوان: توسع المدن وعلاقته بالنقل الحضري في مدينة غليزان".

لذا نرجوا منكم مساعدتنا في الإجابة على أسئلة الإستمارة، علما أن المعلومات المقدمة ستحظى بالسرية ولا تستخدم إلا لأغراض البحث العلمي.

ملاحظة:

تشتمل الإستمارة التي أمامك على الإجابات المحتملة، وعند إختيارك لأحد الإجابات ضع علامة (X) في الخانة المناسبة لتلك الإجابة.

وشكرا

## السنة الجامعية:

2014/2013

أولاً: البيانات العامة للمتقل

- 1- السن: .....
- 2- الجنس : ذكر  أنثى
- 3- الحالة العائلية: أعزب  متزوج
- 4- المستوى التعليمي: دون مستوى  ابتدائي  متوسط  ثانوي  جامعي
- 5- مكان الإقامة: حضري  شبه حضري  ريفي
- 6- مكان التنقل : الدراسة  العمل  المنزل  أماكن مختلفة

ثانياً: علاقة التخطيط والتوسع الحضري بمشكلات النقل والتنقل

- 7- هل يتناسب توسع المدينة مع التخطيط الجيد لشبكة النقل الحضري؟ نعم  لا
- 8- هل تتوفر المدينة وأحيائها على وسائل النقل؟ نعم  لا  أحيانا
- 9- ما هي أسباب اختناق المرور في المدينة؟  
كثرة السيارات  كثرة الراجلين  شبكة الطرق  التوسع العشوائي

غياب تنظيم حركة المرور حالات أخرى أذكرها.....

- 10- هل ساهم موقع المحطة الجديدة في فك الاختناق المروري عن المدينة؟ نعم  لا
- 11- هل زاد موقع المحطة الجديدة من صعوبة التنقل بالنسبة للأفراد؟ نعم  لا
- 12- كيف هي حالة الطرق بالنسبة لحافلات النقل الحضري؟ جيدة  متوسطة  سيئة
- 13- ما هو الموقع المناسب للمحطة البرية؟ الموقع القديم  الموقع الجديد

14- ما هي الصعوبات التي تواجهك للوصول إلى المحطة البرية الجديدة؟

قلة الوسائل  طول الانتظار  تسعيرة النقل الفردي  أخرى   
أذكرها.....

ثالثا: أثر موقع المحطة البرية الجديدة على قطاع النقل ونوعية الخدمات.

15- هل ظروف الاستقبال في المحطة البرية؟ جيدة  متوسطة  سيئة

16- هل تتوفر المحطة الجديدة على ظروف الأمان؟ نعم  لا  أحيانا

17- هل تتوفر المحطة الجديدة على المحلات ووسائل الراحة بعدد كافي؟ نعم  لا

18- هل تتوفر المحطة البرية على الخدمات الليلية؟ نعم  لا  أحيانا

19- هل عدد مواقف الحافلات كاف ومتقارب؟ نعم  لا

20- هل تعتقد أن مرافق الحافلات مهيأة بكيفية. ملائمة  غير ملائمة

21- كيف تحكم على نوعية الخدمة الموجودة في المحطة الجديدة؟

جيدة  متوسطة  سيئة  حالة أخرى

رابعا: غياب تنظيم الخطوط بالنسبة للنقل الجماعي

22- هل تستعمل وسائل النقل الجماعي " الحافلة "؟ دائما  أحيانا  لا

23- إذا كان دائما وأحيانا هل مدة انتظار الحافلة مناسبة  طويلة

24- هل يلتزم الناقلون بالخطوط والمواقف المخصصة لهم؟ نعم  لا  أحيانا

25- هل هناك توازن في عدد الحافلات بالنسبة لجميع الخطوط؟ نعم  لا

26- هل تواجه صعوبة في تنقلاتك؟ نعم  لا  أحيانا

27- إذا كان نعم أو أحيانا، ما هي الأوقات التي تواجه فيها صعوبة التنقل؟



صباحا  منتصف النهار  مساء  في الليل

28- كيف تحكم على المعاملة ونوعية الخدمة المقدمة في وسائل النقل الجماعي الحافلة؟

جيدة  متوسطة  سيئة  حالة أخرى

29- ما هي نقائص وسلبيات النقل الجماعي في رأيك؟

التسعيرة  كثرة المواقع  الاكتظاظ  قلة الأمان والاحترام

طول الانتظار  نقائص أخرى أذكرها .....

30- هذه النقائص تؤدي بك للتوجه نحو النقل الفردي؟ نعم  لا  أحيانا

## المراجع باللغة العربية:

- 01- السيد عبد العاطي السيد، علم الإجتماع الحضري ،مدخل نظري، ج1، دار المعرفة الجامعية، القاهرة، 1997.
- 02- السيد عبد العاطي السيد، علم الإجتماع الحضري بين النظرية والتطبيق، ج2، دار المعرفة الجامعية، القاهرة، 2000.
- 03- السيد الحسيني، المدينة دراسة في علم الإجتماع الحضري، دار المعارف للطباعة والنشر، القاهرة، 1981.
- 04- إحسان محمد الحسن، الأسس العلمية لمناهج البحث العلمي، دار الطبع والنشر، بيروت، 1982.
- 05- أحمد عبد السميع علام، إقتصاديات النقل، دار الوفاء للطباعة والنشر، الإسكندرية، 2009.
- 06- أحمد خالد علام، تاريخ تخطيط المدن، القاهرة، المكتبة الأنجلو المصرية، 1993.
- 08- حميد خروف، بلقا سم سلاطنة، إسماعيل قيرة، الإشكالات النظرية والواقع، جامعة منتوري، قسنطينة، 1998.
- 09- حسين عبد الحميد أحمد رشوان، مشكلات المدينة، المكتب العربي الحديث، الإسكندرية، 2001.
- 10- حمادة منصور، مقدمة في إقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 1998.
- 11- سعيد عبده، جغرافيا النقل مغزاها وممرهاها، المكتبة الأنجلو مصرية، 2007.
- 12- سميرة إبراهيم، محمد أيوب، اقتصاديات النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2002.
- 13- سلمان المطاوي، مبادئ علم الإدارة العامة، ط5، دار الفكر العربي، مصر، 1972.
- 14- شريف محمد ماهر، تخطيط النقل وسياسته، الفعاليات والعوامل، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2006.
- 15- صبحي محمد قنوص، دراسات حضرية، مدخل نظري، الدار الدولية للنشر والتوزيع، القاهرة، 1991.
- 16- عبد الإله أبو عياش، أزمة المدينة العربية، ط1، وكالة المطبوعات، الكويت، 1980.
- 17- عبد اللطيف بن أشنهو، تكوين التخلف في الجزائر، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1979.
- 18- علي عبد السلام المعزاوي، إقتصاديات النقل، دار السلام، مصر، ط1، 2006.
- 19- علي محمد عبد المنعم حسن، هندسة النقل والمرور "مبادئ تخطيط النقل والمرور"، دار الراتب الجامعية، بيروت، 1994.

- 20- عمار بوحوش، محمد محمود الذنبيات، مناهج البحث العلمي وطرق إعداد البحوث، ط3، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2001.
- 12- فاديه عمر الجولاني، علم الإجتماع الحضري، دار عالم الكتب للنشر والتوزيع، الرياض، 1984.
- 22- فاروق زكي يونس، علم الإجتماع الأسس النظرية وأساليب التطبيق، عالم الكتب، القاهرة، 1972.
- 23- لوجي صالح الزوي، علم الإجتماع الحضري، منشورات قازيوس، بنغازي ، ط1، 2002.
- 24- محسن العبودي، التخطيط العمراني بين النظرية والتطبيق، دار النهضة العربية، مصر، د ط، 1995.
- 25- محمد توفيق سالم، هندسة النقل والمرور، دار الراتب الجامعي، بيروت، 1985.
- 26- محمد جاسم محمد العاني، دراسات تطبيقية لبعض جوانب التخطيط الحضري، ط1، دار الصفاء للنشر والتوزيع، عمان، 2009.
- 27- محمد حافظ، النمو الحضري في المجتمع المصري، دار سعيد رأفت للطباعة والنشر، القاهرة، 1987.
- 28- محمد خميس الزوكة، جغرافيا النقل والتجارة، كلية الآداب، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2006.
- 29- محمد عاطف غيث، علم الإجتماع الحضري، مدخل نظري، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1995.
- 30- هاي ويليام، مقدمة في هندسة النقل، ترجمة سعيد القاضي، وأنيس التتير، مطابع الملك سعود، السعودية، 1999.

#### القواميس والمعاجم:

- 31- المنظمة العربية للعلوم والثقافة، المعجم العربي الأساسي، طبعة لاروس، 1989.
- 32- أحمد زكي بدوي، معجم المصطلحات في العلوم الإجتماعية، مكتبة بيروت، لبنان، 1977.
- 33- برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، تقرير الموارد البشرية، ترجمة مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 1993.

#### السجلات والوثائق:

- 34- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، "قانون رقم 17/88 يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه"، الجزائر، 1988.

35- المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية غليزان.

#### المديريات والمؤسسات:

36- مديرية السياحة والصناعة التقليدية لولاية غليزان، 2014.

37- مديرية البناء والتعمير لولاية غليزان، 2013.

38- مديرية النقل لولاية غليزان، 2014 .

39- مصلحة البناء والتعمير لبلدية غليزان، 2014.

40- مؤسسة النقل الحضري والشبه الحضري لغليزان، مكتب الإحصاءات، 2014.

41- مؤسسة تسيير المحطة البرية لولاية غليزان، مكتب الإحصاءات، 2014.

#### المذكرات:

42- عبد الحكيم كبيش، التمدد الحضري، والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، أطروحة لنيل درجة دكتوراه العلوم في تهيئة المجال، كلية علوم الأرض والجغرافيا والتهيئة العمرانية، غ م ،جامعة منتوري ،قسنطينة ،الجزائر ،2010-2011.

43- سليم بوقنة، دراسة نوعية الخدمة لدى مستعملي النقل الحضري الجماعي دراسة ميدانية لمدينة قسنطينة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، غ.م، جامعة قسنطينة، الجزائر، 2004-2005.

44- سناء روابحي، النمو الحضري وعلاقته بمشكلات النقل الحضري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع الحضري ، غ م ،جامعة الحاج لخضر، باتنة الجزائر، 2008-2009.

#### مواقع الأترنيت:

45- <http://www.suhuf.net.sa/jazhd/ec.htm>

2001/06/26

2014/03/20

<http://www.wilaya-relizane.dz>46-

المراجع باللغة الفرنسية:

Frybourg Michel, L'innovation dans les transports, France, 47-  
Paradigme, 1986.

Gérard Guyon, Transport Collectif Urbain des Voyageurs, 48-  
Edition Celse, France, 2000.

Pierre Lannoy et Thierry Ramadier, la Mobilienne Académie 49-  
Bruylant, Belgique, 2007.

Redor P, Mesures et définitions de l'étalement urbain, de quoi 50-  
parle-on, INSEE-DAR, CNIS, 27 mai2007, document PDF.

-Tefre, Martine, Economie de Transport, Ellipses, France ,1996.51-