الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة عبد الحميد بن باديس –مستغانم

كلية العلوم الاجتماعية

تخصص مدن و تنمية

مذكرة لنيل درجة الماستر في علم الاجتماع تخصص مدن وتنمية بعنوان :

مشكلات النقل الحضري بمدينة مستغانم

دراسة حالة المحطة البرية القديمة حي 400 مسكن

من إعداد الطلبة

-مداح عبد الرحمان حبيب.

-بومهدي عبد المجيد

تحت إشراف:

د/مخلوف بشير.

السنة الجامعية:2017 /2018

التشكرات:

قال الله تعالى:

فالحمد لله حمدا كثيرا ونشكره شكرا جزيلا الذي كان فضله وعطاؤه كريما

نحمده لأنه سهل لنا المبتغى وأعاننا على إتمام هذا العمل وذلل لنا الصعاب وهون لنا المتاعب يقال: إن أول العلم الصمت وثانيه الاستماع وثالثه التحفظ ورابعه العمل وخامسه النشر

ومن هناك لا يسعنا إلا أن نتقدم بخالص تشكراتنا:

للأستاذ "مخلوف بشير" الذي تفضل بالإشراف على هذه المذكرة والذي أحاطنا بكل الاهتمام فلم يحرمنا وقته ولا جهده حفظه الله

كما لا يفوتنا تقديم تشكراتنا إلى من مد لنا يد المساعدة وخاصة أساتذة كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية

و أساتذة علم الاجتماع الحضري

إلى كل من ساعدنا من قريب أو بعيد

عبد الرحمن –عبد المجيد

الإهداء:

"وقضى ربُّكَ ألا تعبدوا إلا إياه وبالوالدين إحسانا إما يبلغنَّ عندك الكبر أحدهما أو كلاهما ولا تقل لهما أف ولا تنهرهما وقل لهما قولا كريماً"

صدق الله العظيم، سورة الاسراء، الآية 23

أهدي ثمرة جهدي إلى من عطرت حياتي وأبهجتها إلى نسمة الحياة التي أعيش بها وإلى ينبوع الحياة إلى من رافقني في دربي إلى رمز الفخر والاعتزاز

" أمي وأبي" حفظهما الله

إلى إخوتي

إلى كل أصدقائي الأعزاء و زملاء الدراسة وفقهم الله خاصة زملائي المشاركون معي في هذا البحث .

إلى كل من ساعدني في إنجاز هذا العمل

إلى الأستاذ المشرف الذي لم يبخل علينا بتوجيهاته "مخلوف بشير"

إلى كل من تقع عيناه على هذا البحث

عبد الرحمن.

الإهداء:

أهدي هذه المذكرةإلى أعز ما أملك في الوجودإلى الوردة التي حملتني وهنا على وهن

إلى التي تنير دربي لتأخذني حيث النور و الأمل، أغلى ما أملك في الوجود "أمي"

إلى من ينبض قلبه بلا انقطاعإلى من أهداني الأمن والأمان ووضع كل ثقته في، إلى

من يمدني بنعمة الحياة الغالي "أبي"

أطال الله في عمرهما

وإلى كل العائلة أخواتي و اخوتي

إلى جميع أصدقائي و زملاء الدراسة طلبة علم الاجتماع الحضري

إلى الدكتور المشرف "مخلوف بشير" الذي تعب معنا طوال فترة إنجاز المذكرة حفظه

الله

إلى زميلي " عبد الرحمن" الذي أنجز معي هذا العمل

عبد المجيد.

الفهرس

تشكرات.....

إهداء.....

إهداء.....

قائمة المحتويات.....

قائمة الجداول.....

قائمة الأشكال.....

الجانب التمهيدي

مقدمة.....أ

مشكلة البحث.....ب

فرضيات البحث.....ج

أهداف البحث.....د

أهمية البحث.....ه

منهج البحث.....و

تقسيم الدراسة.....ز

الفصل الأول: الإحاطة النظرية للنقل الحضري

تمهيد.....01

المبحث الأول: مفاهيم نظرية حول النقل.....02

1. مفهوم النقل.....02

2. مفهوم النقل الحضري.....03

المبحث الثاني: التنقلات الحضرية.....05

1. مفهوم التنقلات.....05

2. التنقلات الحضرية.....05

3. أنواع وأسباب التنقلات.....05

1.3. أنواع التنقلات.....05

2.3. أسباب التنقلات.....07

4. خصائص وتنظيم التنقلات.....07

1.4. خصائص التنقلات.....07

2.4. تنظيم التنقلات.....09

3.4. نظام النقل.....10

المبحث الثالث: علاقة النقل بالمجال الحضري.....10

1. مفهوم الوسط الحضري.....10

2. علاقة النقل بالمجال الحضري.....11

3. مفهوم مخطط النقل الحضري وأهدافه.....11

1.3. مفهوم مخطط النقل الحضري.....11

2.3. أهداف مخطط النقل الحضري.....12

4.منهجية دراسة مخطط النقل الحضري ومراحلها الأساسية.....14

1.4. منهجية دراسة مخطط النقل الحضري.....14

2.4. المراحل الأساسية لدورات مخطط النقل الحضري.....14

خلاصة.....18

الفصل الثاني: الإطار التنظيمي لسلطة النقل الحضري في الجزائر

تمهيد.....20

المبحث الأول: أهم دواعي بناء سلطة تنظيمية للنقل الحضري في الجزائر.....21

1. تشخيص المشكلات الرئيسية للنقل الحضري في الجزائر.....21

2. كيفية وضع سلطة تنظيمية للنقل الحضري.....22

1.2. هيكلة النقل الحضري.....22

2.2. تأسيس سلطة تنظيمية للنقل الحضري في الجزائر " AOTU".....23

المبحث الثاني: مقترح للمميزات العامة للسلطة التنظيمية للنقل الحضري في الجزائر.....24

1. دور ومجال اختصاص السلطة التنظيمية للنقل الحضري " AOTU".....24

2. مجلس الإدارة في السلطة التنظيمية للنقل الحضري وطرق سير نشاطها.....26

1.2. مجلس الإدارة.....26

2.2. لجنة الاستشارية الفنية.....28

3.2. مخطط التنظيم العام للسلطة التنظيمية " AOTU" في الجزائر.....29

3. سير نشاط السلطة التنظيمية للنقل الحضري " AOTU".....31

1.3. التنظيم.....31

2.3. تنظيم وعلاقة عمل السلطة التنظيمية مع الأشخاص الاعتباريين الأخرين من القانون العام.....32

3.3. أساليب تمويل النقل الحضري للمسافرين.....35

خلاصة.....37

الفصل الثالث: الدراسة الميدانية

تمهيد.....39

المبحث الأول: تقديم الولاية.....40

1.1. المناخ.....40

2.1.التضاريس.....40

3.1.التقسيم الإداري.....40

4.1. السياحة.....41

5.1. شبكة الطرقات.....42

ثانيا:المخطط المحلي لولاية مستغانم.....42

1.2.البنى التحتية الطرقية.....43

2.2. النقل داخل الولاية.....44

3.2. نشاط النقل عبر الطرقات.....45

ثالثا: النقل المدرسي.....47

2.3.النقل البري للبضائع.....48

3.3.عدد الرخص.....48

4.3.عدد الشاحنات.....49

5.3.عدد المتعاملين.....49

المبحث الثاني: منجية تحليل الاستبانة.....50

أولا: منهجية الدراسة وخطواتها.....50

1. تقديم عينة الدراسة.....50

1.1. تحديد مجتمع الدراسة.....50

2.1. تحديد عينة الدراسة.....50

2. المنهج المتبع لجمع البيانات والمعلومات.....51

3. أدوات التحليل الإحصائي.....52

المبحث الثالث: النتائج المحصل عليها من عينة الدراسة.....53-67

ثانيا: النتائج والاقتراحات الخاصة بالدراسة.....68

خلاصة الفصل الثالث.....72

خاتمة عامة.....74

المصادر والمراجع.....77

الملاحق.....85

قائمة الجداول

الرقم	العنوان	الصفحة
01	جدول رقم (01): يمثل توزيع دوائر وبلديات ولاية مستغانم	41
02	جدول رقم (02): يمثل عدد سكان مدينة مستغانم بين 1998-2002	44
03	جدول رقم (03): يمثل عدد التلاميذ وحافلات النقل المدرسي لولاية مستغانم	47
04	جدول رقم (04): يمثل توزيع النقل العمومي للبضائع	48
05	جدول رقم (05): يمثل توزيع نقل البضائع للحساب الخاص	48
06	جدول رقم (06): يمثل توزيع عدد الرخص	48
07	جدول رقم (07): يمثل توزيع عدد الشاحنات	49
08	جدول رقم (08): يمثل توزيع عدد متعاملين شركات طاكسي	49
09	جدول رقم (09): توزيع أفراد العينة حسب الجنس	53
10	جدول رقم (10): توزيع أفراد العينة حسب السن.	54
11	جدول رقم (11): توزيع أفراد العينة حسب مستوى التعليم.	55
12	جدول رقم (12): توزيع أفراد العينة حسب الحالة العائلية	56
13	جدول رقم (13): توزيع أفراد العينة حسب المهنة	57
14	جدول رقم (14): إجابات أفراد العينة لأسباب التنقلات	58
15	جدول رقم (15): إجابات أفراد العينة لوسيلة النقل التي يستعملونها	59
16	جدول رقم (16): إجابات أفراد العينة لأوقات التنقل	60

17	جدول رقم (17): إجابات أفراد العينة لاستعمالهم لوسيلة النقل الحضري بانتظام	61
18	جدول رقم (18): إجابات الأفراد لحالة الحافلة	62
19	جدول رقم (19): إجابات أفراد العينة لملائمة السعر	63
20	جدول رقم (20): إجابات الأفراد لمعاملة القابض	64
21	جدول رقم (21): إجابات أفراد العينة لظروف الراحة	65
22	جدول رقم (22): إجابات أفراد العينة حول مدة السير والانتظار	66

قائمة الأشكال البيانية

الرقم	العنوان	الصفحة
01	الشكل رقم (01): مخطط التنظيم العام للسلطة التنظيمية في الجزائر	30
02	شكل رقم (02):التمثيل البياني لتوزيع أفراد العينة حسب الجنس	53
03	شكل رقم (03): التمثيل البياني لتوزيع أفراد العينة حسب السن	54
04	شكل (04): التمثيل البياني لتوزيع أفراد العينة حسب المستوى التعليمي	55
05	شكل (05): التمثيل البياني لتوزيع أفراد العينة حسب الحالة العائلية	56
06	شكل (06): التمثيل البياني لتوزيع أفراد العينة حسب المهنة.	57
07	شكل (07): التمثيل البياني لإجابات أفراد العينة لأسباب التنقلات	58
08	شكل (08): التمثيل البياني لإجابات أفراد العينة لوسيلة النقل	59
09	شكل (09): التمثيل البياني لإجابات أفراد العينة لأوقات التنقل	60
10	شكل (10): التمثيل البياني لإجابات أفراد العينة لاستعمالهم وسيلة النقل بانتظام	61
11	شكل (11): التمثيل البياني لإجابات أفراد العينة لحالة الحافلة	62
12	شكل (12): التمثيل البياني لإجابات أفراد العينة لملائمة السعر	63
13	شكل (13): التمثيل البياني لإجابات أفراد العينة معاملة القابض	64
14	شكل (14): التمثيل البياني لإجابات أفراد العينة لظروف الراحة	65
15	شكل (15): التمثيل البياني لإجابات أفراد العينة لملائمة مدة السير والانتظار.	67

1. المقدمة:

يكتسي النقل الحضري أهمية بالغة في حياة الأفراد، و إن الاهتمام به كما و كيفا يعتبر عاملا أساسيا لا غنا عنه لتنظيم و تطوير المدينة في و قتنا الحالي، و بتوسع شبكات النقل داخل المدينة وتعدد الخطوط لتزايد عدد السكان و تنوع أغراض تنقلاتهم بالإضافة إلى انفجار المحيط الحضري أصبح من الضروري مراعاة خصوصية كل خط و توفير نمط النقل الملائم لهم.

مدينة مستغانم تعتبر من المدن المتوسطة تعاني من مشاكل النقل كغيرها من المدن الجزائرية لسوء التسيير الذي يسود هذا القطاع نظرا للحرية التي يتمتع بها الخواص في استغلال الخدمة العمومية للنقل و بتفاقم عيوب هذا الاستغلال، خاصة فيما يخص جانب جودة الخدمة، أدركت الدولة ضرورة الرجوع الى سوق النقل للحد من الفوضى التي تسوده بحثا عن الفعالية الاقتصادية في هذا السوق ارساءا للعدالة بين مختلف الفئات الاجتماعية و المناطق الجغرافية ومراعاة لاعتبارات بيئية نظرا الى التداعيات البيئية لقطاع النقل على المستوى العالمي و على مستوى كل مدينة.

و مما يختلف فيه اثنان إن الارتقاء بأي مجال يستدعي أولا البحث العلمي لتشخيص الوضعية القائمة و إيجاد الحلول لها، و إن المستوى الذي وصلت إليه الدول المتقدمة فيما يتعلق بتنظيم و جودة خدمة النقل خير دليل على نجاعة دراسات و بحوث اقتصاد النقل و تطبيقها.

من كل هذا جاء بحثنا المتواضع هذا كمحاولة لدراسة حالة المحطة البرية القديمة بولاية مستغانم نضرا لأهمية و الدور الكبير التي تلعبه هذه المحطة من جهة و من جهة أخرى لحصر مجموعة المشاكل المتعلقة بجودة الخدمة فيها.

2. مشكلة البحث:

يعتبر مشروع إنشاء سلطة تنظيمية للنقل الحضري بالجزائر عموما وفي مستغانم على وجه الخصوص واحدة من الخطوات الهامة والتي تسجل ضمن تطلعات المدينة، لأنها ستشكل خطوة إيجابية وفعالة إلى حد بعيد، تتخذها الجهات الرسمية والقائمين على قطاع النقل لأنهم يبحثون عن كيفية تطبيق حوكمة وشمولية في القرارات بين مختلف مستغلي النقل الحضري، خاصة بالنسبة لمتعاملي القطاع الخاص، لهذا يتم اقتراح إنشاء وتفعيل سلطة تنظيمية للنقل الحضري من خلال تحليل ودراسة واقع خدمات النقل الحضري في الجزائر بصفة عامة وفي مستغانم على وجه الخصوص، هذه السلطة تهدف لتنظيم النقل الجماع داخل المدينة مع تأمين شامل لخدمات النقل الجماعي بأسعار مناسبة وتعمل على تحسين نوعية الخدمة المقدمة للمواطنين، إذن فإنها تجعل من النقل الجماعي أداة للتنمية، وبالنظر للأهمية و الخصوصية التي تتميز بها هده المحطة جاءت اشكالية هذا البحث كما يلي :

- ما مستوى جودة الخدمة في المحطة البرية القديمة بمستغانم؟

للإحاطة بالإشكالية الرئيسية تطرح مجموعة من الأسئلة الفرعية يمكن إيجاز أهمها فيما يلي:

- ماهي مميزات سوق النقل الحضري لمدينة مستغانم؟
- ما واقع استغلال خطوط النقل الحضري في مدينة مستغانم ؟
- ما رأي مستعملي هذه المحطة حول مشروع الترامواي قيد الانجاز بالمدينة ؟

3. فرضيات البحث:

تبرز الأسئلة المطروحة أن البحث يحاول اختبار الفرضيات التالية:

- تعاني المحطة البرية بمستغانم من تدهور في جودة الخدمة.
- يتميز سوق النقل الحضري لمدينة مستغانم، من تعدد المتعاملين الخواص، و تدهور مستوى الخدمة، و تباين في عدد المتعاملين من خط لأخر.
- مستعملي هذه المحطة أوفياء لوسائل النقل الجماعي و هم مستعدون إلى استعمال الترامواي لارتفاع مستوى جودة الخدمة بهذه الوسيلة.

4. أهداف الدراسة:

تهدف الدراسة الى تسليط الضوء على ظاهرة التنقل الحضري والذي يعتبر وسيلة لتحقيق هدف شامل يتمثل في تمكين كل المستعملين من التنقل الى كل الجهات (مقر العمل– السكن – الخدمات – المراكز التجارية.....الخ) في احسن الظروف (السرعة _الامن_ الراحة).

5. أهمية الدراسة:

يكتسب هذا الموضوع اهمية كبيرة من الناحية الاجتماعية و الاقتصادية حيث أصبح حديث العام والخاص و أيضا تتجلى أهميته خلال مدى أهمية و ضرورة وضع إطار نظري فيما يتعلق بموضوع النقل الجماعي في الوسط الحضري و إبراز أهم مزاياه و مدى تحقيق التطور الاقتصادي والاجتماعي للمدن.

و تبرز أهمية الدراسة التي من شأنها أن تساعد على تحليل وضعية قطاع النقل في الوسط الحضري لمدينة مستغانم وعلى دور السلطة التنظيمية للنقل الحضري في تحسين أداء نظام هذا الأخير وذلك بطريقة موضوعية من شأنها الوقوف على أهم المشاكل و المعوقات و الحلول المقترحة.

6. منهج الدراسة:

بناءا على طبيعة الموضوع تم الاعتماد على مجموعة من المناهج العلمية المكملة لبعضها البعض و لدراسة موضوعنا بطريقة جيدة استخدمنا المنهج الوصفي الذي يرتكز على الوصف الدقيق و التفصيلي للظاهرة أو موضوع الدراسة وصفا كميا و وصفا نوعيا، كما تم الاعتماد على المنهج التحليلي و ذلك من أجل تحليل البيانات و المعطيات المتوفرة عن الموضوع محل الدراسة.

7. تقسيم الدراسة:

من أجل الالمام بجوانب الموضوع والإجابة على إشكالية الدراسة والإحاطة بتساؤلاتها الفرعية واعتبار الفروض المصاغة سابقا تم تقسيم الدراسة إلى ثلاثة فصول:

الفصل الأول: حيث تناولنا فيه مفاهيم حول النقل الحضري وكيفية دراسة و تخطيطه و أهم التنقلات الحضرية، و يعتبر هذا الفصل الأساس النظري" توضيح بعض المفاهيم المتعلقة بالنقل " و ضبط أهم المزايا و المشاكل ذات الصلة والحلول.

الفصل الثاني: يتناول أهم دوافع إنشاء السلطة التنظيمية والتي تنعكس في مشاكل النقل الحضري في الجزائر، كما قمنا بوضع مقترح يبرز أهم المميزات العامة للسلطة التنظيمية للنقل الحضري في الجزائر سواء من ناحية تنظيمها وتكوينها وأسلوب عملها، بالإضافة إلى طبيعة علاقاتها التعاقدية مع المشغلين ومصادر تمويلها اللازمة لتغطية نفقات نشاطها للنقل الجماعي.

الفصل الثالث : يتمثل في دراسة ميدانية قمنا من خلالها بإبراز و لو بعض المشاكل التي تعاني منها المحطة البرية القديمة (حي 400 مسكن مستغانم) و الحلول المرجوة لذلك.

تمهيد:

تعد المدينة مظهرا من مظاهر الحضارة الإنسانية خاصة من حيث النمو والعلاقات البشرية، ويجد النقل مكانة كوسيلة للربط بينهما، وبالتالي تشهد حركة نشطة بمختلف أنواعها (التنقلات – سكن – عمل – مدرسة – الجامعة – ...إلخ) ووسائلها (السيارات الخاصة – النقل الجماعي– المشي على الأقدام) ليجد المتنقل نفسه أما اختيار نوع أو نمط النقل وأيهم يوفر لهم الوقت والتكلفة والراحة فوضع مخطط النقل وحركة المرور من شأنها أن تحمي عملية تدفق الأشخاص بين المناطق ولا يمكن بلوغ هذا الهدف إلا بتكامل وتوازن النقل والتعمير.

من هذا المنطلق يأتي الفصل الأول من هذه الدراسة لتناول أدبيات الموضوع بشكل عام، حيث تم تقسيم الفصل الأول إلى ثلاثة مباحث أساسية يهدف المبحث الأول منها إلى وضع خلفية نظرية للتنقل والنقل الحضري ، أما المبحث الثاني فتطرقنا فيه إلى التنقلات الحضرية وأنواعها ومسبباتها وكذا خصائصها وتنظيم التنقلات، والمبحث الثالث فيتم من خلال دراسة علاقة النقل بالمجال الحضري والتطرق إلى منهجية ودراسة مخطط النقل الحضري ومراحلها الأساسية.

المبحث الأول: مفاهيم نظرية حول النقل.

1. مفهوم النقل:

يعتبر النقل من المتطلبات الأساسية لكل مجتمع، وهو عبارة عن خدمة اجتماعية بالدرجة الأولى، كما أنه يعد أحد مصادر الرفاهية وأحد عوامل تحسين مستوى معيشة الأفراد من خلال إشباع حاجاتهم المختلفة بواسطة التنقل باعتباره ضرورة اجتماعية تفرضها ظروف الحياة اليومية.

لقد عرف القانون الجزائري خدمة النقل حيث نصت المادة 16 من القانون رقم 17/88 المؤرخ في 10 ماي 1988 على ما يلي:[1]

" يعد نقل كل نشاط ينقل بواسطة شخص طبيعي أو معنوي أشخاص أو بضائع من مكان إلى أخر على متن مركبة مهما كان نوعها".

وهنا نستنتج أن القانون عرف النقل على أنه نشاط واقتصر على وصفه دون التطرق إلى الجانب الاقتصادي الذي يتضمنه إذ أن النقل من الناحية الاقتصادية هو:

"نشاط يخلق منفعة في الزمان والمكان بواسطة التحويل الفيزيائي للسلع والأشخاص من مكان إلى آخر ".

انطلاقا من هذين التعريفين يمكننا إعطاء تعريف شامل للنقل استنادا إلى العناصر المذكورة سابقا.

" النقل هو كل نشاط يخلق منفعة في الزمان والمكان التحويل الفيزيائي للسلع والأشخاص من مكان إلى آخر على متن مركبة معدة لهذا الغرض".

2. مفهوم النقل الحضري:

يخلط العديد بين النقل الحضري والنقل الجماعي فالنقل الحضري هو مجموعة التقنيات المستعملة والتهيئات والبنى التحتية والوسائل التي تهدف مجتمعة أو في مجملها إلى تنظيم تنقلات الأفراد والسلع في الوسط الحضري في ظروف مثلى من وقت وتكلفة وراحة، فالنقل الحضري يعالج التنقل الجماعي (الحافلة، القطار الحضري...إلخ)، وكذلك النقل الفردي، فالنقل الحضري يضم جميع وسائل النقل التي تتلاءم مع خصائص الوسط الحضري كالكثافة السكانية والتي تتطلب تنظيما جيدا لحركة الأشخاص والبضائع وتواجد الأنشطة الاقتصادية الرئيسية التي تجعل من المدينة مكانا لبث واستقبال الحركة وغيرها من الخصائص التي تشكل قيودا من شأنها التأثير على سياسة النقل الحضري المتبعة[1].

النقل الحضري هو وسيلة هامة للربط بين نقاط التجمع العمراني وهو الشريان الواصل بينهما، فضلا عن كونه المحرك الأساسي للتجمع السكاني الحضري، حيث يهدف إلى إعطاء ديناميكية واستمرارية للحياة في المدينة بمختلف تشكيلاتها.

ويرمي النقل الحضري لضمان القيام بجميع عمليات النقل اللازمة لكل المستعملين المرتبطة بمتطلبات حياتهم المدنية في ظل شروط اقتصادية ملائمة وبطريقة مريحة وفي ظروف أمنية جيدة هذه الشروط الثلاثة: الاقتصادية، الراحة والأمن " الآخر منها " الأمن " يعتبر شرط إجباري، أما الآخرين فيتعلقان بإمكانيات التنفيذ لتخطيط المسالك "شبكة النقل والتجهيزات المرتبطة بها أخذين في الحسبان، المميزات الخاصة بكل منطقة عمرانية: الموقع، النسيج، والبنية العمرانية[2].

[1]– شاكر بخضر، **مشروع القطار الحضري لمدينة باتنة– دراسة استشرافية**، مذكرة ماجستير، 2011، ص14

[2]– القرار الوزاري المؤرخ في 20 يوليو 1983 المتضمن تنظيم المركبات المستعملة في نقل الأشخاص المشترك، الجريدة الرسمية، السنة 20، عدد38، ص2290.

النقل الحضري هو مجموعة وسائل النقل الجماعي والفردي التي تسمح بضمان التنقلات داخل التجمعات السكنية الكبيرة للأشخاص وعلى العموم تتكفل بهذا النوع من النقل مؤسسات عمومية وخاصة حضرية مختصة بنقل الأشخاص مقابل مبالغ مالية محدودة وشغل في أوقات محدودة عبر مسالك المخصصة لها نقاط توقف ومحطات معنية.

ويمكن القول أن النقل الحضري نشاط للخدمات يتبع منفعة في الزمان والمكان بواسطة شخص طبيعي أو معنوي يضم التحول الفيزيائي للأشخاص في مجال المحيط الحضري على مستوى مركبة معدة لهذا الغرض ولمسافة مقبولة، وهو خدمة تقوم بالربط بين مختلف نقاط التجمع الحضري، تخص تنقل الأفراد وفقا لخطة تغطي الاحتياجات وتحقق التكامل والانسجام.

نستنتج منها هذا:

– الكلام عن النقل الحضري يقتضي وجود خدمات عمومية اجتماعية.

– الكلام عن النقل الحضري يستوجب وجود خدمة مدنية لها حدودا واضحة خلافا للكلام عن النقل ما بين المدن المدينة والمدن المجاورة.

– مقابل التنقل يجب دفع حقوق التنقل.

– يقتضي وجود وسائل نقل تنقل عددا أكبر من المتنقلين.

– يقتضي محاولة تغطية كل أحياء حسب الاحتياج.

المبحث الثاني: التنقلات الحضرية:

1. مفهوم التنقلات:

التنقل في المدن نجده عبارة عن مجموعة حاجات الاتصال والمبادلات التي تفرز بين تلك الخصائص المدينة الثلاثة الكبرى (المسكن، الشغل، الترفيه) والمسببة لحركة الذهاب والإياب المستمرة وتكون شدتها كبيرة، بمقدار أهمية التجمع العمراني، وبمقدار اختلاف أعمال سكانه، وتكون التنقلات في حدتها الأعظم في المدن للتجارة والأعمال والتي يتصاعد حجمها تدريجيا من الصباح حتى بعد الزوال[1]، أما في الأحياء الأخرى فإن إيقاع مواقيت التنقل لا يتغير ويكون مرتفعا في القطاعات الكثيفة أكثر منه في القطاعات الأقل سكانا، حيث نجد تكيف الطرقات العامة مع متطلبات التنقل الحديث الذي يعتبر كقاعدة في التجمعات النبي تنمو تلقائيا.

2. التنقلات الحضرية:

تحتل التنقلات الحضرية مكانة هامة ضمن النشاطات المختلفة التي يقوم بها الإنسان لتلبية حاجياته، وبحكم اختلاف حاجيات الإنسان من جهة وتباعد المناطق المقصودة من جهة أخرى، وأيضا فإن نمو عدد السكان في المنطقة الحضرية يوافقه توسع المدينة في المساحة هذا الاستهلاك في المساحة يفرض على السكان التنقل بمسافات متزايدة.

3. أنواع وأسباب التنقلات:

1.3. أنواع التنقلات:

هذه الأنواع أو الطرق هي تقنية دفع أو تسير الآلة بالنسبة للهيكل القاعدي، ويتطلب التنقل عدة طرق للنقل منها: المشي على الأقدام، الدراجة، السيارة والحافلة.

[1]– روبير أوزيل، ترجمة بهيج شعبان، **فن تخطيط المدن**، دار المنشورات دويدات، بيروت، طبعة الأولى، 1973،ص138.

أ- المشي على الأقدام:[1]

يعتبر المشي على الأقدام الطريقة الطبيعية للتنقل حيث لا يتطلب أي مساعدة ميكانيكية، وهو الطريقة الأكثر انتشارا في المدن خصوصا لدى فئات معينة وهي: الأطفال، النسا، المتقاعدين والأشخاص غير الحاصلين على رخصة سياقة...، بينما نجد أن هناك محدودية لهذا النوع من التنقل بسبب الاختلاف في البنية والطاقة الجسدية للأفراد.

للمشي على الأقدام فعالية اقتصادية تتمثل في انعدام التكلفة ومجانية وفعالية صحية بيئية تتمثل في المحافظة على المحيط بسبب خلوه من الضجيج والتلوث.

ب- التنقل بعجلتين (الدراجات):

إن استعمال الدائم للسيارات خلق مشاكل عديدة كالازدحام، الاستهلاك الكبير للطاقة ويمكن الحد من هذه المشاكل باستعمال ذات العجلتين كوسيلة للتنقل.

يتميز هذا النوع من التنقل بمرونة نسبية في الحركة وعدم شغله لمسافة كبيرة وهو أسرع من المشي على الأقدام ويضم الدراجات، والدراجات النارية ذات محرك صغير.

ج- التنقل بواسطة السيارات:

تحتل السيارات مكانة هامة في حياة الأفراد بالإضافة إلى كونها وسيلة للتنقل وقضاء الحاجيات، فهي وسيلة للترفيه والعمل، حيث نجد أن خدمة التنقل تغطي بواسطة سيارات الأجرة وسيارات النقل الحضري وكذا النقل العمومي بواسطة العربات المجهزة، ويختلف استخدامها حسب المناطق والحركة وأسلوب التسيير في المنطقة.

[1]- حكيم بركاني وسليم العايب، **دراسة تحليلية لواقع النقل الحضري الجماعي وتنظيمه لمدينة عين مليلة**، (مذكرة تخرج ENATT)، 2003، ص10.

د- التنقل بواسطة الحافلات وسائل النقل العمومي:

تمتاز الحافلات بخصائص معينة أدت إلى انتشار استعمالها بين مختلف شرائح المجتمع لعل من أهمها سعة الاستيعاب الكبيرة للأشخاص وانخفاض تكلفة النقل فيها مقارنة بالوسائل الأخرى وتحتل الحافلات مكانة هامة داخل المدينة بسبب ربط مختلف أحياء المدينة بعضها بالبعض، وتخضع إلى تنظيمات معنية في التوقيت والخطوط والمواقيت وفق خدمة النقل العمومي وبالإضافة إلى الحافلات نجد وسائل أخرى تستخدم في النقل العمومي نذكر منها الترامواي.

2.3. أسباب التنقلات:

إن تزايد السكان يترتب عليه امتداد المدينة من حيث المناطق العمرانية فتتوسع وتزداد مراكز العمل والتجارة وأماكن الترفيه، ومن خلال هذه التوسعات التي تعرفها المدينة نجد مراكز النشاطات موزعة في نقاط متباعدة مما يحتم على السكان تنقلات مستمرة تختلف أسبابها وفقا للمناطق المقصودة وتتمثل هذه الأسباب في:[1]

أ- التنقلات الدورية:

هي تنقلات ضرورية ولا بد منها تربط بيم مكان العمل ومكان الإقامة، هذه التنقلات جلبت أهمية كبيرة للمناطق العمرانية نظرا لكثافتها وانتظامها، الأمر الذي أدى إلى ضرورة تنظيم النقل داخل التجمع العمراني وهذه التنقلات تتمتع بدرجة عالية لأنها تتكرر على نحو منتظم في معظم الأحيان وبشكل يومي.

ب- التنقلات المهنية: تتمثل هذه التنقلات المهنية في التنقلات التي تتعلق بمهنة عمل كل فرد وهذه التنقلات ضرورية طيلة يوم العمل (المقابلات، وخدمة العملاء) حجم هذه التنقلات ضعيفة بالنسبة لمجمل التنقلات اليومية.

[1]- حكيم بركاني، سليم العايب، مرجع سابق، ص10

ج- التنقلات الشخصية:

يقوم بها الأفراد بشكل طوعي واختياري ونميز ثلاث أنواع منها:

- التنقل من أجل الشراء.

هذا التنقل غالبا ما ينجز عن طريق المشي على الأقدام يوميا ويغطي مسافة قصيرة، لكن أحيانا وحسب المناسبة قد يقتضي اللجوء إلى وسيلة نقل.

- التنقل من أجل أعمال شخصية.

كالتنقل إلى مختلف المرافق العمومية (بنك، بلدية، مؤسسات...إلخ)

- الترفيه.

كالتنقل إلى المسرح، الحدائق، الملاهي...إلخ

4. خصائص وتنظيم التنقلات:

1.4. خصائص التنقلات:

أ- البنية الاجتماعية:

كل فئات المجتمع الحضري تساهم في التنقلات الحضرية، وبما أن إجمالي المداخيل للعائلات مهمة جدا لتحديد كثافة التنقلات، فإن مكونات النسبة الاجتماعية لكل قطاع داخل منطقة عمرانية يجب أن تعرف باعتبارها طبيعة التدفقات.

ب- مسافة ووقت السير:

المتنقلون يوميا من الممكن أن يقطعوا مسافات طويلة فاتساع المدينة هو العامل الأول في اختلاف هذه المسافات ومفهوم المسافة في المدينة لا يحدده وقت المسير وحده، هذا الأخير يزداد مع ازدياد صعوبة حركة السيارات ومن ثم انتظار وسائل النقل الجماعي (هذا الوقت

الضائع المتمثل في دقائق أو ساعات تنقص من الوقت المخصص للراحة والترفيه) هذا ما يجعل مشكل الحركة والتنقل في المدينة من الانشغالات الأولى للسكان خاصة أن التنقلات متمركزة في المساحة وفي الزمن.

ج- التدفقات وأوقات الذروة:

في المدينة التنقلات (سكن، عمل) تعتبر من التنقلات الأساسية باستثناء البطالين، التنقلات للأغراض الشخصية تخضع لريتم منتظم لأوقات العمل، المعرفة الدقيقة ضرورية لمعالجة النقل الحضري ومواجهة مشاكله وملائمة للتطور.

2.4. تنظيم التنقلات:

إن الحديث عن تنظيم النقل يستوجب التعريج على مجموعة من المفاهيم كنمط النقل وشبكة النقل ونظام النقل وفي ما يلي شرح موجز لهذه المفاهيم.

أ- نمط النقل:

عادة ما يتم تحديد نمط النقل استنادا إلى نوع الممر أو المسلك المتبع أثناء النقل فالنمط عادة ما يرتبط بهيكل النقل حيث نمط النقل البري، البحري، الجوي لكن هذا لا ينفي إمكانية وجود أنماط أخرى كنمط النقل الجماعي والنقل الفردي.

ب- شبكة النقل:

هي مجموعة الهياكل القاعدية المستعملة لنفس النمط ولذلك يمكن أن نجد شبكة نقل برية، بحرية، جوية، كما يمكن أن نجد كذلك شبكة نقل حضري وشبكة نقل في ضواحي المدينة وما بين المدن.

3.4. نظام النقل:

أما عن نظام النقل فهو يتشكل من مجموع شبكات النقل بالإضافة إلى بعض الاعتبارات، الانتظام والراحة والأمن والتسعيرة ودقة المواعيد والتلوث البيئي...إلخ، وعموما يمكن القول أن نظام النقل يتألف من خمسة مكونات أساسية هي (الطرق، المركبات، القوة المحركة، المخططات، نظم التحكم بالتشغيل) حيث يتوقف نظام النقل على تكامل شبكات وبعض المعايير الكيفية.

المبحث الثالث: علاقة النقل بالمجال الحضري.

1. مفهوم الوسط الحضري:

يمكن القول أن المدينة: "تجمعات سكانية مستقرة وكبيرة ذات كثافة سكانية مرتفعة وغير متجانسة، وتنتشر فيها تأثيرات الحياة الحضرية للمدينة، ولا يعتمد في الغالب أفرادها في رزقهم على الزراعة، بل يعملون في التجارة والصناعة، وتمتاز بزيادة التخصص وتقسيم العمل وتعدد الوظائف السياسية والاجتماعية فيها، وقيام الهيئات والمؤسسات والجماعات والإدارات، وتوافر درجة عالية من التنظيم".[1]

إن تميز سكان المدن بالاستقرار والكثافة العالية نتج عنه استعمالات مختلفة للأراضي أدى إلى توطين مراكز تنشيط مختلف الوظائف في أماكن متباعدة يجعل تأدية هذه الوظائف مستحيلة بدون حركة الناس والبضائع، لذلك نسجت هذه الاستعمالات لنفسها داخل المدينة شبكة من الشوارع المختلفة لإدامة التفاعل فيما بينها، وامتد نطاق التأثير الحضاري والاقتصادي والاجتماعي للمدينة إلى خارجها بفعل عامل النقل الذي يعد المسؤول عن تدوير حركة الحياة في المدينة بكافة أنشطتها وفعاليتها الاقتصادية والاجتماعية والثقافية.

[1]– أحمد رشوان، حسين عبد الحميد، **مشكلات المدينة**، المكتب العربي الحديث، مصر، 2002، ص11.

2. علاقة النقل بالمجال الحضري:

النقل والمجال الحضري "المدينة" عاملان لا يمكن الفصل بينهما لأن السكن أو العيش يقتضي أن يتنقل الإنسان يوميا ويكون ذا حركة دائما، ويمكن التأكد في هذا على أن تطور وسائل النقل والهياكل القديمة ساهمت ولو بشكل كبير في التوسع العمراني الذي تعرفه كل دول العالم بل خلقت في نفس الوقت مسائل متعلقة بعملية توزيع الأعمال بين فضاء المدينة " السكنية، الصناعية والتجارية" هذه العلاقة الموجودة حسب أنواع المدن والتنقل الحضري قد ينتج عنها إشكالية ممددة قد تسبب هذه الأخيرة في فوضى عارمة في وسط المدينة ويصعب حلها بمدى اعتبار المدينة والتنقلات اليومية مسألتين يتبع بعضها البعض وتخصصان لتأثير متبادل فإذا كان التنقل يؤثر في استعمال المجال وتنظيمه وتوجيهه، فإن التوسع العمراني للمدينة يتم اللجوء المكثف لوسائل النقل سواء الجماعية أو الفردية عامة أو خاصة.

3. مفهوم مخطط النقل الحضري وأهدافه:

1.3. مفهوم مخطط النقل الحضري:

إن تحسين نظام النقل في النظام الحضري لا يتم إلا بوضع مخطط عام للنقل وحركة المرور، ويقوم بتحليل وتحسين عملية الأشخاص والسلع حسب مختلف الأنماط بين المناطق المشكلة لمجال الدراسة وذلك من أجل استراتيجية عامة في المجال التنظيم، الاستثمار والاستغلال والمراقبة...إلخ.

وعلى الإدارات السلطات المحلية الحفاظ على المعادلة الدائمة بين مخطط النقل الحضري والمخطط العمراني، ومخطط النقل الحضري هو عملية مستمرة تهدف عن طريق البحث إلى ابتكار طرق ملائمة للسيطرة على النظام (الحضري) وأنه عن طريق مراقبة التأثيرات يمكن الاطلاع إلى أي مدى كانت السيطرة فعالة وإلى أي مدى ستحتاج فيه إلى تحويرات لاحقة.

عملية تخطيط النقل الحضري قضية متعددة الجوانب ومتعددة المراحل والهدف منها وضع القواعد اللازمة لضمان الاستقرار الدائم لنظم النقل لتلاءم عملية التطور الحضري المسير وفقا لبرامج وأهداف محددة تلبي قدر الإمكان رغبات السكان في التنقل بسهولة وسير وأمان ومستوى وخدمة أنسب.

مما سبق نستنتج أن نخطط النقل الحضري هو الخطة المدروسة لضمان وتشجيع المواطنين المقيمين على استعمال النقل الجماعي (الحافلات) لتلبية مختلف أنواع التنقلات التي تتنوع من شخص لأخر ومن تجمع سكاني لأخر وهي:

- الذهاب للعمل.
- الذهاب للتسوق.
- الذهاب للدراسة.
- الذهاب للتنزه.
- تنقلات مختلفة.
- العودة إلى المنزل.

وذلك دون الخروج عن الحدود المضبوطة التي تحددها الدراسة وبشكل منتظم ومنسق.[1]

2.3. أهداف مخطط النقل الحضري:

يرمي التخطيط الحضري إلى بلوغ الأهداف التالية:

- استخدام أمثل لنظام النقل القائم وتسهيل مراقبة نشاطات النقل.
- ضمان ربط النشاطات الاجتماعية والاقتصادية داخل المحيط الحضري.
- اقتراح النمو المرحلي لنظام النقل حيث يصل إلى ما هو مخطط في المستقبل.

[1]– خربوش خالد، قادم الشافعي، **دراسة تحليلية لواقع النقل الجماعي لمدينة المسيلة**، واقع وأفاق مذكرة تخرج ، 2002 ، ص6.

- التحكم في استعمال وسائل النقل الحضري والوصول إلى مستوى تحمل أعباء الطلب على النقل.
- اتجاه الترابط والانسجام بين المساحات الفارغة بالمدينة وسهول الوصول والتوازن في توزيع الفوائد وإشباع حاجات السكان.
- تحقيق التكامل بين شبكات ووسائل النقل.
- معرفة الطلب على المدى الطويل والمتوسط على النقل واختيار المشاريع الأكثر مردودية.
- التوصل إلى ترتيب وتنظيم معقول ومناسب لاستعمالات الأرض الحضرية وتحديد موقع الأنشطة المختلفة بهدف توفير الراحة للسكان.
- تحقيق التنمية الحضرية المتواصلة والمساهمة والمحافظة على النظام البيئي.
- إظهار التباين والاختلاف بين مناطق وأحياء المراكز الحضرية وتحقيق المساواة وتوفير الفرص التنموية للمساحات الأرضية وتحقيق العقلانية في اتخاذ القرارات السليمة.
- اقتراح التوسعات في نظام وأنواع ومستويات الخدمات اللازمة في المستقبل وإتباع الطلب المتوقع على النقل.
- تقييم الحالة العمرانية والحضرية والعمل على إيجاد الحلول الهندسية للمشاكل العمرانية مثل الزيادة السكانية والتوسع العمراني بالمدن.

ومن خلال هذه الأهداف تبرز لنا أهمية تخطيط النقل الحضري في المدينة حيث يعتبر تخطيط استعمالات الأرض الحضرية (المدن) جزءا من التخطيط الشامل على مستوى الاستعمال المعين أو المحدد أو ضمن خطة عامة على مستوى الأحياء أو المدينة ككل.

وتشهد المراكز الحضرية في الوقت الحاضر تحولات اقتصادية واجتماعية وإدارية تملكت الاهتمام نحو تخطيط المدن وتركيز بعض الدراسات على كون التخطيط الحضري يأخذ

منحى جماليا يتوافق مع حركة تجميل المدينة وتركز دراسات أخرى على عمليات التنظيم السكانية في حين يؤكد الباحث أن تخطيط المدينة يعني أن تكون المدينة مستعدة لنموها في المستقبل.

يتميز التخطيط الحضري لكونه تقديما منهجيا منظما بهذه إلى اختيار الأنماط الاستعمال المستدام للأرض من أجل تلبية احتياجات السكان والمحافظة على البيئة في نفس الوقت بالإضافة إلى دراسة الواقع الحالي للاستعمالات الحضرية ومعرفة ما فيها من احتياجات والعمل على تطويرها وحتى استعمالها وتحديد الجوانب السلبية للعمل على إيجاد الحلول المناسبة لها.

4.منهجية دراسة مخطط النقل الحضري ومراحلها الأساسية:

1.4. منهجية دراسة مخطط النقل الحضري:

إن الطريقة المتبقية لوضع مخطط نقل حضري للمناطق العمرانية الهامة ترتكز عموما على التنبؤ بالطلب على النقل في المستقبل "أفق محدد" وعليه تحديد المنشآت القادمة والتجهيزات الأكثر توافق مع هذا الطلب، بمعنى وضع مخططين: الأول خاص بالنقل والثاني خاص بحركة المرور في المناطق الحضرية ويكون هذين المخططين في شكل تقرير تقدم للمصالح المعنية.[1]

2.4. المراحل الأساسية لدورات مخطط النقل الحضري:

وتتمثل في ما يلي:[2]

أ- تشخيص الوضعية الحالية.

[1]- حكيم بركاني، سليم العايب، مرجع سابق، ص21

[2]- حليم شيوخ، صابر بوغريس، **دراسة سوسيو اقتصادية لحركة حافلات نقل الحضري وتنظيمها- دراسة حالة الخط (وسط المدينة 1200 مسكن)**، مذكرة تخرج، 1999. ، ص11.

ب- التنبؤ بالطلب على النقل على المدى الطويل.

ج- تحليل مقارن لتخطيطات المنشآت القاعدية وتنظيم النقل في المستقبل.

أ- تشخيص الوضعية الحالية:

الهدف من إعداد التشخيص حول الوضعية الحالية للنقل الإحاطة بالخصائص الأساسية لمجال الدراسة.

- المعطيات الديموقتصادية: وتتمثل في عدد السكان، العمال، التجهيزات الكبرى لمعرفة هذه المعطيات بدقة يجب أن يحدد مجال الدراسة وتقيم إلى مناطق.

- حركة السير: إن حركة سير المرور يمكن أن يأخذ عدة أشكال من بينها:

- حساب تدفقات حركة السير الذي يسمح بتقسيم أحجام حركة المرور المقدرة بوحدة مارة خاصة أو بعدد المتنقلين الذي يقطعون بعض النقاط الأساسية لشبكة الطرق خلال فترات محددة.
- تحقيقات المبدأ الوجهة للمتنقلين بواسطة النقل الجماعي.
- طاقة نظام النقل: إن تقييم قدرة النقل يتعلق بالنقل الجماعي أكثر منه بالنقل الفردي.

بالنسبة إلى النقل الجماعي يجب تقييم:

- تخطيط المسالك وتحديد نقاط التوقف.
- مواقيت فقرات الرحلات.
- التكرارات.
- سعة المركبات.

أما بالنسبة للنقل الفردي فيتعلق الأمر بمعرفة:

- حظيرة السيارات.
- قدرة الطرقات وسعتها.
- عدد أماكن الوقوف.

ب- التنبؤ بالطلب على النقل على المدى الطويل:

- تحليل ودمج فرضيات التطور للمنظمة العمرانية والتي تحصل عليها من المخطط العمراني الموجه.
- حيازة الفرضيات المتعلقة بحركة السير والتي تستعمل مختلف أنماط النقل بدلالة مستويات.
- استعمال نماذج رياضية لحساب الطلب عبى النقل، وهناك نماذج كثيرة الاستعمال.
- خلق توليد التنقلات: عدد التنقلات المولودة داخل منطقة الدراسة المقسمة إلى مناطق (الإقامة، العمل، الصناعة، التجارة...).
- توزيع التنقلات: حجم التنقلات المتبادلة بين المناطق.
- التوزيع النمطي: نمط التنقل المستعمل في التنقلات المختلفة.
- التوجه على الشبكة: عدد التنقلات التي تستعمل تلك مسلك شبكة النقل.

ج- تحليل مقارن لتخطيطات المنشآت القاعدية وتنظيم النقل في المستقبل:

بعد تقييم الطلب على النقل على المدى الطويل تجرى مقارنة على أساس عدة معايير التي تعتبر في واقع الأمر انعكاس لوجهات نظر صادرة عن مختلف المصالح القائمين بنظام النقل من ضمن المعايير والمؤشرات نذكر:

- تكاليف الاستثمار.

- عوائق إنجاز المشروع.

- الخدمات المقدمة للمتنقلين (ربح الوقت، الانتظام، الراحة والأمن).

- تكاليف الاستغلال.

- التأثير على التهيئة العمرانية والأضرار المختلفة.

وحسب إعداد مخطط النقل الحضري باعتماد على دراسة عامة تتضمن المراحل الأتية:

- تحديد محيط الدراسة.

- تحديد أفاق الدراسة.

- تحليل الوضعية الحالية.

- خلاصة النتائج.

- استخدام نماذج توقيعات الحركة.

خلاصة:

خلال الفصل الأول من هذه الدراسة تم التطرق إلى أهم المفاهيم والقضايا العامة حول النقل الحضري، باعتباره خدمة تغطي جميع الاحتياجات وتعطي ديناميكية للمدينة، كما تطرقنا إلى مفهوم التنقلات مع توضيح أنواعها داخل الوسط الحضري، بحيث أن التنقلات الإنسان هي عبارة عن تقنية دفع بالنسبة للهيكل القاعدي، وعلاوة على ذلك تم التطرق إلى نوعية الخدمة في ميدان النقل والتي أصبحت بدورها متغير استراتيجي ذو اهمية بالغة في مجال النقل، والتي تحكمها مؤشرات خاصة تعكس الطريقة التي يتم تقديمها.

تمهيد:

إن المشكلة الحالية في الجزائر تكمن في إدارة الأثار السلبية لإلغاء الضوابط التنظيمية والسعي لتحقيق كفاءة للنقل والاعتمادية، ولتحسين التنظيم والكفاءة المهنية، فعقدت المناقشات لأكثر من عشر سنوات تتمحور حول فكرة تنظيم المتعاملين الخواص وهذا بتجميعهم في شكل شركات مساهمة، ومع إنشاء تراموای لمدينة مستغانم في المستقبل القريب وفي جميع المجمعات الحضرية الكبرى والمتوسطة، سيعيد هذا تنشيط النقل الجماعي الحضري، هذا ما يستدعي إنشاء سلطة تنظيمية للنقل الحضري، وقد توصلت الحكومة في الختام إلى إنشاءها في المدن الكبرى والمتوسطة، وكبداية في العاصمة هذه السلطة لها نهج استراتيجي لحل المشاكل، وهذا ما سيتم توضيحه في الفصل الثاني من هذه الدراسة، فسيتم أولا إبراز أهم دواعي بناء سلطة تنظيمية للنقل الحضري في الجزائر وهذا في المبحث الأول، أما المبحث الثاني فهو عبارة عن مقترح يبرز أهم مميزات العامة للسلطة التنظيمية للنقل الحضري للنقل في الجزائر.

المبحث الأول: أهم دواعي بناء سلطة تنظيمية للنقل الحضري في الجزائر.

إن قطاع النقل في الجزائر، خاصة النقل الجماعي الحضري يبقى من أضعف الحلقات في الجزائر، إذ أنه لا يعكس القدرات المتاحة فضلا عن الفوضى التي اعثرت القطاع منذ تحريره، وهذا نتيجة عدم اللجوء إلى إسناد الأمر لشركات متمرسة محترفة واعتماد دفاتر شروط وسلطة ضبط، مما أدى إلى الابتعاد عن مفهوم الخدمة العمومية وظهور العديد من نتائج سلبية، هذا ما يستدعي إنشاء وتفعيل سلطة تنظيمية للنقل الحضري.

1. تشخيص المشكلات الرئيسية للنقل الحضري في الجزائر:

إن إلغاء الضوابط التنظيمية أدى إلى تطور عرض خدمات النقل الحضري، لكن المشكلة الحالية هي فني إدارة الأثار السلبية لعدم الضبط، وسيتم عرض أهمها:

– النقل الحضري في الجزائر يطغى عليه الطابع المركزي على مستوى الإدارة مع تداخل الصلاحيات، وغياب الاستقرار المؤسساتي والتشريعي، مما نتج عن ذلك تحقيق نتائج غير معتبرة وغير فعالة.

– كثرة المتعاملين ومعظمهم في شكل متعاملين خواص حرفيين (لا يملكون سوى حافلة واحدة بنسبة 74%)، مما أدى إلى نقص الوسائل الضرورية لمراقبة نشاطهم ومتابعتهم ميدانيا، بالإضافة إلى عدم وجود مقر اجتماعي للمتعاملين الخواص.

– عدم انتظام الحافلات الحضري مع وجود فوضى في تسييرها (تأخر الانطلاق والوصول وطول مدة الرحلة الحضرية)، وعدم التوزيع المنظم لعدد الحافلات على شبكة خطوط النقل الحضري، حيث تعرف بعض الخطوط فائض في العرض عكس خطوط أخرى.

– محدودية كمية النقل المعروضة، وهذا لعدم توفر خدمة النقل بالحافلات الحضرية ليلا، وكذلك عدم إكمال الناقلين للمسار على بعض الخطوط وعدم تغطيتها للخطوط ضعيفة المردودية.

– نقص في الإمكانيات المالية لتوسيع النطاق أو للتجديد، لأن معظم مصادر تمويل المتعاملين الخواص هي مصادر عائلية.

– حالة المزرية والسيئة للحافلات الحضرية من ناحية عدم توفرها على مؤشرات الأمن (طريقة سياقة غير أمنة، قدم الحظيرة، نقص فادح في أدوات الأمن داخل الحافلات...)، بالإضافة إلى غياب النظافة داخل الحافلات، وعدم ملائمة الحافلة لراحة الركاب، وهذا ما يعكس نوعية متدنية مقارنة بالمستوى المطلوب.

– زيادة استخدام السيارة الشخصية، وكذلك اللجوء إلى استخدام أجرة غير القانونية، طالما أن النقل الجماعي بالحافلات لا يستجيب لاحتياجات الأفراد.

2. كيفية وضع سلطة تنظيمية للنقل الحضري:

1.2. هيكلة النقل الحضري:

مع إنشاء وتفعيل السلطة التنظيمية للنقل الحضري يستلزم تكوين جمعيات للمتنقلين (المجتمع المدني) وجمعيات الناقلين وهيكلة النقل الحضري، فبعد إعادة هيكلة المؤسسة العمومية للنقل الحضري في المجمعات الحضرية المتوسطة والكبيرة للبلاد وتجهيزها بحافلات حديثة، هذا ما يستدعي ضرورة وضع نهج تنظيمي ومؤسسي جديد لجميع المتعاملين الخواص، فيمكن إدماجهم في شكل شركات ذات أسهم (SPA)، كما يمكن إدماجهم مع المؤسسة العمومية للنقل الحضري فيصبح هناك مستغل واحد للنقل الحضري يتعامل بطريقة مباشرة مع السلطة التنظيمية، لكن سيكون هناك تضارب بين

مصلحة الدولة ومصلحة المتعاملين الخواص، لهذا يجبذ أن تكون مؤسسة مستقلة في تسييرها وتنظيمها، فيتم تشجيع تجمع الناقلين في شكل مؤسسات حسب الجهة أو المنطقة أو الخطوط، فكل متعامل سيشارك بعدد من الحافلات التي تعكس نصيبه من الأسهم، هذه المؤسسة يرأسها شخص واحد، يكون المتحدث الرسمي مع السلطة التنظيمية.

إن هيكلة المتعاملين الخواص، سوف يعمل على القضاء على الحرفيين والاحتفاظ بهم بحجم هذه المؤسسة، كما سيخفض في عدد المتحدثين وشروط الاستفادة من المهنة تكون واضحة، وهذا ما سيوضح في دفتر الشروط الجديد، والذي تفرضه السلطة التنظيمية على مستغلي النقل الحضري بالحافلات (سواء عموميين أو خواص) على مستوى إقليم معين، هذا الدفتر يحدد معالمه المرسوم التنفيذي بعد صدوره، يحدد شروط استغلال الحضري في شكل معايير، من الالتزام ب: الانتظام (Ponctualité)، الانضباط (Régularité)، الأمن (Sécurité)، الرفاهية (Confort)، سهولة الوصول (Accessibilité)، النظافة (Propreté)، وعدم التقيد والامتثال بشرط من هذه الشروط، تفرض تطبيق عقوبة/ الغرامة المحددة، هذه التعديلات من شأنها إعادة تنظيم النقل الحضري من أجل تحسينه وتطويره لفائدة المواطنين.

2.2. تأسيس سلطة تنظيمية للنقل الحضري في الجزائر " AOTU":

بغرض ضمان أحسن حوكمة لخدمات النقل وأيضا لضمان احترام دفتر الشروط لكل المتعاملين وفي المؤسسات العمومية القائمة، يجب تأسيس سلطة تنظيمية للنقل الحضري (Autorité organisatrice des transports urbains)، تنشأ هذه المؤسسة بمرسوم تنفيذي يحدد مقرها وتعين بشخصية قانونية معنوية ومستقلة ماليا، ولها إدارة معينة بنظام أساسي، وهذه الإدارة ليست خاضعة لتنظيم مطبق من وزارة

النقل خاصة من ناحية تنظيمها وسير عملها ونظامها الأساسي بالنسبة للأشخاص الموظفين فيها[1]، هذه السلطة تلعب دور الحكم بين مختلف المتعاملين تقرر وتدافع عن مصالح المستعملين، وتتكون من مجموعة فاعلين الذين يمثلون مجلس إدارتها، تقوم بتحديد قواعد العمل والتمثيل والأخذ بعين الاعتبار القوانين السارية، يمكن لهذه الهيئة أن تضع شروط وقواعد وتجبر على احترامها مثل شروط جودة الخدمة، التعريفات،...إلخ، وكذلك شروط دخول مهنة النقل، وفيها يتعلق بتطوير خدمة النقل، تثمين الكفاءات، التكوين المستمر، كما يمكن للسلطة أن تنظم برامج تكوينية، تعد مسابقات أو تحضر للمسابقات... إلخ، وسيكون من أهدافها أيضا تنسيق الأحسن للحقوق (المزايا والامتيازات)، وتجنب مشاكل تضارب المسؤوليات بين مختلف الأطراف الفاعلة[2].

المبحث الثاني: مقترح للمميزات العامة للسلطة التنظيمية للنقل الحضري في الجزائر.

1. دور ومجال اختصاص السلطة التنظيمية للنقل الحضري " AOTU":

السلطة التنظيمية للنقل الحضري من مهامها التخطيط وتنظيم النقل الجماعي للمسافرين، على مستوى المدينة وتنسيق الأنشطة لمختلف المتعاملين سواء عموميين وخواص، كما تقوم بجمع وتوزيع موارد المخصصة لتمويل النقل الجماعي.

[1] –Paumier– Jean Michel, séminaire– atelier ; gestion des entreprises de transport de voyageur (urbain/ suburbain), programme d'appui au secteur des transports (action organisées pour la formation communication et visibilité), mars2011, p79

[2]– غنية بركات، مرجع سابق، ص76.

كما أنها مطالبة بتغطية الكاملة للمدينة باستخدام الإمكانيات المتوفرة للنقل الجماعي من (حافلات، ترامواي، ميترو، قطار الضواحي، تليفريك) سواء عموميين أو خواص وتختص هذه السلطة ب:[1]

- **إعداد مخطط النقل ومخطط التنقلات الحضرية: تنظيم وتنسيق عرض النقل العمومي:**

AOTU تحدد الخطوط المطلوب استغلالها انطلاقا من مخطط النقل وتنسق الخطوط المستغلة مع المتعاملين، والتي تمثلها في نخطط التنقلات الحضرية، وهي تنسق نشاط المتعاملين العموميين ومؤسسات النقل الخاصة والتي تفرض عليهم إعادة الهيكلة وتجميعهم، كما أنها تحدد الشروط العامة للاستغلال، ونهايات سير الخطوط، توقيت وتكرار الخدمة، كما أنها تؤمن تعاقديا التوازن المالي لسير عمل النقل العمومي، وجمع وتوزيع الإعانات العمومية القادمة، مقابل الخدمة العمومية الواجبة، كذلك تقرر حجة النقل وتثبت قانون التعريفة، كما تعقد اتفاقا لتفويض الخدمة العمومية مع المتعاملين العموميين والخواص، مع احترام دفتر شروط الالتزام بالخدمة بين السلطة التنظيمية ومؤسسات النقل الجماعي (مستوى العر، جودة الخدمة، المردودية...).

- **المساهمة في توسيع الشبكة والتخطيط لعرض النقل:** السلطة التنظيمية مسئولة عن إعداد مخطط التنقلات الحضرية، وبعد الموافقة من طرف السلطات العمومية، يتم تنفيذ المخطط، كما أنها تصادق على المشاريع الكبرى للبنى التحتية (المخططات في الأساس وما بعد المشروع)، كما تضمن سير أشغال البنى التحتية للنقل، كما تمول تجهيزات تحسين جودة الخدمة، وهذا من خلال موارد العمومية (منها مثلا حصيلة الغرامات المالية على سيارات على مستوى المدينة)، ومن الممكن كذلك تمويل تجارب من حافلات ذاتية الحركة، حافلات بالطلب، والممكنة من المفروض.

[1] - Paumier- Jean Michel, OP. cit, p79-81.

- **ضمان تمويل النقل العمومي:**

السلطة التنظيمية تعمل على تجميع الموارد المالية الضرورية لنشاط النقل العمومي، هذه الموارد توزع في إطار عقود تفويض الخدمة العمومية مع المتعاملين.

- **تحليل التنقلات وتطورهم:** تقوم السلكة التنظيمية بسياسة دراسة نشاط لأجل تجديد وتكييف الشبكات، فتقوم بمراقبة تطور التنقلات وتقدير رأي السكان وتجميع المعلومات في شكل أرقام وخرائط.

2. مجلس الإدارة في السلطة التنظيمية للنقل الحضري وطرق سير نشاطها:

السلطة التنظيمية مرؤوسة من قبل مجلس الإدارة ومدارة من قبل مدير عام، وهي تشمل كذلك على لجنة استشارية فنية لمؤسسات ومستعملي النقل العمومي الحضري للأشخاص[1].

1.2. مجلس الإدارة:

مجلس الإدارة سيشمل في الأساس على ممثلي الوزارة المعنية، ممثل والي المدينة، علاوة على ذلك ممثلي من الجماعات المحلية البلدية الموجودة في إقليم الولاية، وكذلك الموجودة في إقليم الولايات المجاورة، بالإضافة إلى ممثل من غرف التجارة والحرفيين وممثل جمعيات مستعملي النقل الحضري للأشخاص.

وهذا المجلس من الممكن أن يشمل الأعضاء التالية:

- 2 ممثلين منتدبين من وزارة النقل

- ممثل منتدب من وزارة الدفاع الوطني.

[1] - Paumier- Jean Michel ,OP. cit, p82

- ممثل منتدب من وزارة الخارجية والجماعات المحلية.
- ممثل منتدب من وزارة المالية.
- ممثل منتدب من وزارة السكان والإسكان.
- ممثل منتدب من وزارة البيئة.
- ممثل منتدب من وزارة الأشغال العمومية.
- ممثل منتدب من وزارة المنافسة والأسعار.
- ممثل والي الولاية.
- ممثل عن الجماعات المحلية في الولاية.
- 3 ممثلين عن الجماعات المحلية البلدية الموجودة في إقليم الولايات المجاورة.
- ممثل غرفة التجارة والحرفيين.
- ممثل جمعيات مستعملي النقل الحضري.

هؤلاء الأعضاء معنيين من أجل تفويض مدته 3 سنوات، بقرار رسمي من الوزارة المنتدبة للنقل، بناءا على المقترحات المقدمة من طرفهم حسب الجهات التي ينتمون إليها.

كل عضو مفوض لأجل التزام بالسلطة والمسؤولية في التنظيم الذي يمثله في إطار المقترحات التي ستصدر والقرارات المتخذة.

ويجتمع مجلس السلطة التنظيمية بانتظام لاتخاذ القرارات الرئيسية التي أعدت في لجان مختلفة[1]:

- **لجنة عرض النقل**: تدرس قضايا تنسيق وموائمة الخدمات المنتظمة للمسافرين.

- **لجنة معنية بالحقوق الاقتصادية والأسعار**: تدرس تطور الأسعار، وإبداء الرأي على جميع المسائل المتعلقة بالميزانية.

- **لجنة الاستثمارات**: تدرس مشاريع الخطوط الجديدة، توسيع وتحديث الشبكات.

- **لجنة جودة خدمة ومخطط التنقلات الحضرية**: إبداء الرأي بشأن سياسات الكبرى التي تتعلق بجودة الخدمة، ومتابعة الأعمال عند تنفيذ مخطط التنقلات.

- **لجنة حركة المرور**: إبداء الرأي بشأن الاقتراحات التي تتعلق بحركة المرور وإعطاء الأولوية لشبكة الحافلات.

2.2. لجنة الاستشارية الفنية:

من المهم تخصيص هيئة للمجتمع المدني تلعب دورا في عملية اتخاذ القرار داخل السلطة التنظيمية، وبالتالي ضرورة إنشاء هيئة استشارية، اللجنة الاستشارية: مؤسسات– مستعملين، تدعو لتقديم الرأي لرئيس مجلس الإدارة على كل المسائل التي تتعلق بالعرض وجودة الخدمة نقل الأشخاص، فضلا عن المبادئ التوجيهية لسياسة التعريفات وتطوير نظام النقل.

هذه اللجنة من الممكن أن تتألف من:

[1] – Paumier– Jean Michel, OP. cit, p83.

– ممثلون عن المؤسسات العمومية لنقل المسافرين والمنظمات المهنية الممثلة للمؤسسات الخاصة.

– ممثلي منظمة النقابات المهنية.

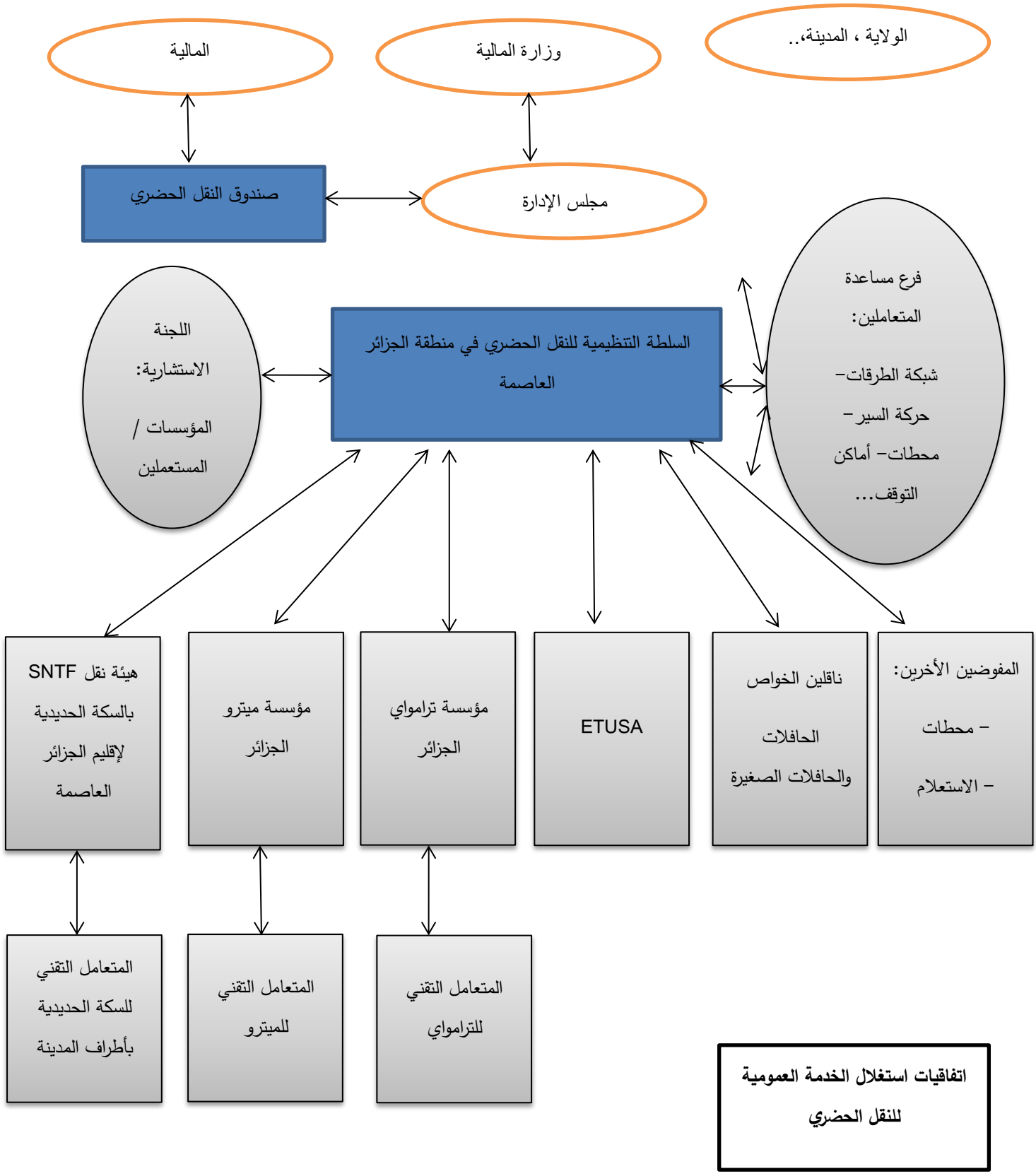
– ممثلي منظمات أرباب المهن ومنظمات أعضاء محكمة التجارية.

– ممثلي جمعيات مستعملي النقل الجماعي وجمعيات المستهلكين.

3.2. مخطط التنظيم العام للسلطة التنظيمية " AOTU" في الجزائر[1]

هذا المخطط موضح في الشكل رقم (07) كالتالي:

[1] – Paumier– Jean Michel, OP. cit, p84.



الشكل رقم (01): مخطط التنظيم العام للسلطة التنظيمية في الجزائر

3. سير نشاط السلطة التنظيمية للنقل الحضري " AOTU":

علاوة على هيئتها المنفذة للحوكمة، مجلس الإدارة، مسؤول أمام أطراف الجماعات المعنية بأحسن تنظيم ونشاط عمل لنظام النقل العمومي الحضري، كما ان السلطة التنظيمية تستجيب للهيئة الفنية الخاضعة لسلطة مجلس إدارتها [1].

1.3. التنظيم:

هذه الهيئة الفنية مهيكلة حول ثلاث أقطاب رئيسية[2]:

- القطب المسؤول عن التخطيط للتنمية:

من بين أهم المهام التي تقع عليه، يمكن ملاحظة ما يلي:

- تطوير الخيارات على المدى المتوسط والطويل، في إطار مخطط النقل التي يمكن من خلاله ملاحظة تكامل شبكات النقل الجماعي، تحسين البنى التحتية للطرقات الكثيفة، إنشاء حظائر التوقف (parc)، تحسين جودة المظهر والأمن المروري في الطرقات...إلخ.
- تفعيل المعايير المقترحة في إطار مخطط التنقلات الحضرية (PDU)، وورشة لمراجعة مدى خطورتها.

لهذه الغاية، فإم القطب يخصص تدريجيا إمكانيات المعاينة في مجالات التنمية الحضرية، تخطيط النقل، هندسة البنى التحتية، هندسة المعدات، تمويل المشروعات، اقتصاد النقل.

[1] - Op. cit.

[2] - Paumier- Jean Michel, OP. cit, p84-85.

- القطب المسؤول عن برمجة المشاريع:

مهامه على المدى المتوسط والطويل، تشمل على تحقيق برامج في تهيئة البنى التحتية المخصصة في المقام الأول للنقل الجماعي، كما سيقوم بإعداد الالتزامات التي ستتحقق فيما يتعلق بحركة المرور وأماكن الوقوف، التجهيزات المخصصة لتحسين تسيير المرور داخل المدينة من أجل ضمان عمل المتعاملين العموميين والخواص في ظل ظروف مرضية من ناحية عرض الخدمة وتوسيع استغلالها.

هذا القطب سيملك إمكانيات للمعاينة في مجالات المالية العامة، الضرائب وتسيير هندسة المعدات.

- القطب المسؤول عن متابعة الاستغلال لنظام النقل:

مهامها الأساسية هي ضمان امتثال المتعاملين لدفتر الشروط، وقواعد التكامل والتنسيق بين وسائط النقل واحترام المنافسة.

هي ستخصص إمكانيات للمعاينة في مجالات استغلال النقل (العرض، الطلب، تسعيرة، التكاليف)، تفويض أو منح الامتياز لخدمات العمومية (للمخطط القانوني والتعاقدي)، التحليل المالي (المحاسبة، تسيير، مالية).

2.3. تنظيم وعلاقة عمل السلطة التنظيمية مع الأشخاص الاعتباريين الأخرين من القانون العام:

يجب على المؤسسات العمومية العمل في انسجام مع الجماعات وخدمات الدولة، مما يعني أن قبل التنسيق بينهم، يتم إعداد الاتفاقات والتفاوض مع المجتمعات المحلية لتحديد أساليب ارتباطهم مع إجراءات السلطة التنظيمية " AOTU" على المستوى العضوية، الوظيفية والمالية.

هذه هي المهمة الأساسية التي يجب أن تتقدم بالاتفاقات على أساس النص المبني أعلاه[1]:

- **على مستوى العضوية:** المؤسسات العمومية الإقليمية ستكون مدارة من قبل مجلس الإدارة، وستهيئ بهيئة منفذة، موضوعة تحت سلطتها:

- مجلس الإدارة سيكون مفتوحا أمام الممثلين عن المجتمعات بوصفه عنصرا أساسيا لتحديد التمثيل، وهو لن يعطي حق التصويت لجميع الممثلين (بما في ذلك المستعملين أو المتعاملين)، بصفتهم أعضاء في اللجنة الاستشارية: مؤسسات/ المستعملين، وهذا لتكون واعية وتعبر عن آرائها حول القضايا ذات الاهتمام المشترك.
- ستكون الهيكلة المنفذة حقيقية وستشمل على هيئة فنية تتمحور حول المديرين التنفيذيين من ذوي الخبرة.

- **على المستوى الوظيفي:** لا بد وأن تكون متناسقة مع القانون واحترام صلاحيات مختلف الأشخاص المعنويين بحيث:

- يجب أن يتم تحديد العلاقة مع خدمات الدولة بالاتفاقات المبرمة بين المؤسسات العمومية ومختلف الإدارات المخولة.
- فيما يتعلق بالمجتمعات المحلية وعلى وجه الخصوص مختلف الجمعيات الشعبية المعنية على مستوى إقليم ولاية المعنية في الجزائر والولايات المجاورة لها، التي سبق تقديمها ‘لى جمعيات التشاور لمختلف المجتمعات المحلية التي

[1] – Paumier– Jean Michel, OP. cit, p86–87.

سوف تعمل في غضون الفترة المحددة إذا لم يكن هناك رد في ذلك الوقت، ستعتبر أراءهم ملائمة.

- وفي حالة الاختلاف رسميا، يمكن طلب الحل من خلال التشاور بين الطرفين، إن حدث عدم الاتفاق فلا بد للسلطة الوصية (وزارة النقل) باتخاذ القرار.

– **على المستوى المالي:** طرق التمويل للسلطة التنظيمية " AOTU" سيتم توضيحها، لكن يمكن تحديد ما يلي:

- مشاركة الدولة في تغطية تكاليف بدء التشغيل، والشروع في التنفيذ وبعدها سيكون من الأفضل بأن تساعد في تمويل لتحقيق المشاريع، بدلا من التي تشتغل من السلطة التنظيمية " AOTU"، وبالتالي تحقيق أقصى فعالية من موارد الميزانية.
- الموارد الناتجة في القانون على صندوق النقل الجماعي (FTC)، التي ستنشأ عائدات مخصصة للنقل الحضري ثابتة على الضرائب المتقطعة من بيع السيارات الجديدة ومن رسوم المطبقة على المتعاملين.
- هذه الموارد يمكن أن تكون غير كافية لتلبية الاحتياجات، ولذلك لا بد من الإقرار لضرورة موارد جديدة المتأتية من المؤثرين، خصوصا الفاعلين الاقتصاديين والتجار، المؤسسات...إلخ، للتعويض عن الفوائد التي تحصل عليها من تشغيل شبكة النقل العمومي، ومن المرجح أن تكون لتدعيم النقل العمومي وتشغيل المنظمة الجديدة.

3.3. أساليب تمويل النقل الحضري للمسافرين:

السلطة التنظيمية للنقل الحضري " AOTU" لديها ميزانية خاصة التي عناصرها متكاملة في المالية الذي صوت عليه البرلمان، هذه السلطة تضمن إلى حد كبير لنفسها ولحساب المتعاملين المتدخلين على محيط النقل الحضري (PTU) التسيير لا سيما لتخصيص أو لإعادة التخصيص الموارد المالية من أي نوع، ناتجة عن[1]:

- صندوق النقل الجماعي (FTC).
- الدخل من منافعها ونشاطها.
- الإعانات والتعويضات من أي نوع المدفوعة من الدولة و/أو الجماعات الاقليمية.
- إيرادات النقل التي منها النصيب المدفوع ثانية من المؤسسات المنافسة في استخدام وسائل النقل، التي تستعمل في نطاق عقودهم عن امتياز السابق مع السلطة التنظيمية " AOTU".

كما أم موارد ونفقات السلطة التنظيمية للنقل الحضري هي كالتالي[2]:

- الموارد:

- التخصيص الأولي للدولة، المشاركة في صندوق النقل الحضري والتي هي ثابتة من طرف القانون، تعكس مشاركة المستفيدين المباشرة وغير المباشرة من الشبكة.
- إعانات الدولة المختلفة والجماعات الإقليمية وتبرعات وهبات الهيئات العمومية أو الخاصة الوطنية أو الدولية.

[1] - Paumier- Jean Michel, OP. cit, p88
[2] - Op. cit, p88-89

- العائدات من الرسوم المدفوعة ثانية من طرف المؤسسات المفوضة للخدمات العمومية للنقل الحضري، وعلى العموم جميع الموارد الأخرى التي قد تتأثر أو الناتجة عن نشاطها.

- النفقات:

- تكاليف سير النشاط الخاص بالسلطة التنظيمية للنقل الحضري " AOTU".
- تمويل الاستثمارات التي تهدف لتحسين نشاط النقل العمومي على الإقليم التابع لسلطتها.
- المصاريف المرتبطة بالصيانة، الاستهلاك وتجديد إدارة الإعمال.
- تمويل الدراسات، معاينة والإجراءات اللازمة لإنجاز مهامها.
- التعويضات المالية المخصصة للمؤسسات النقل العام الحضري، مقابل التزاماتهم للخدمة العمومية، وعموما جميع النفقات الأخرى في نطاق مهامها.

خلاصة:

نظرا للدور الذي تلعبه السلطة التنظيمية للنقل الحضري داخل نطاق معين في الجزائر (في بادئ الأمر على مستوى الجزائر العاصمة ويمكن أن تشمل أيضا بومرداس والبليدة وتيبازة)، فإن إنشاء هذه الهيئة مطلوب من حيث المبدأ على نطاق واسع، هذه الهيئة تمنح لها امتيازات السلطة العمومية، فتكون كافية لتلبية الحاجة إلى وضع قرارات اللازمة، وجعلها تعتمد وتنفذ، فستكون مهمتها الأساسية وضع إطار يحكم نشاط النقل الجماعي بمختلف أبعاده من ناحية تحديد نطاق النقل الحضري، القيام بتخطيط استراتيجي للنقل يتكامل مع سياسة التنظيم، كذلك تحديد نوعية مستغلي الخطوط وتنظيمهم ومراقبتهم، وأيضا تغطية جميع نفقات هذا النشاط بالإضافة إلى تمويل استثمارات الهادفة لتحسين نشاط النقل العمومي الحضري في ذلك الإقليم.

تمهيد:

تحتل مدينة مستغانم موقعا هاما من الناحية الجغرافية فقد شهدت تطورا اقتصاديا ملحوظا وعرفت تزايدا سكانيا وتطورا عمرانيا كبيرا هذا ما أدى إلى تزايد وتعدد طلبات الأفراد خصوصا على التنقل.

فالوضعية الحالية للنقل عامة والنقل الحضري بصفة خاصة لمدينة مستغانم عرفت عدة مشاكل تستدعي التشخيص الدقيق من أجل تحديد الأسباب الحقيقية لها ومحاولة معالجتها.

إن مخطط النقل المعمول به حاليا على مستوى مدينة مستغانم لم يعد يستجيب لمتطلبات المسافرين ولا لحركة المرور التي تشهد ضعفا كبيرا من يوم لأخر دون تحقيق نتائج إيجابية وتبقى المحطة البرية بوسط المدينة تعاني من نقائص كبيرة ولا تلبى رغبات المسافرين المتوافدين عليها الأمر الذي أثر سلبا على نوعية الخدمة المقدمة، كما أفرز عدم التحكم في مخطط المرور بدقة العديد من الظواهر السلبية من بينها عدم تغطية جميع الخطوط للمساحات الحضرية كل هذه المشاكل وأخرى سنتعرض لها مع محاولة التخليل في هذا الفصل وضعية خط من خطوط الحضرية لمدينة مستغانم (المحطة البرية القديمة حي 400 مسكن)، وذلك لأهمية هذا الخط من حيث المنطقة الحضرية الكبيرة التي يغطيها من جهة ومن جهة أخرى لتقارب المشاكل على معظم الخطوط الحضرية للمدينة.

كما نتناول هذا الفصل دراسة استطلاعية وخطراتها الإجرائية وذلك من خلال تحديد مجتمع وكيفية الدراسة وتحديد أداة الدراسة والتأكد من صدقها وتحليل البيانات تهدف

إلى التعرف على واقع وظروف التنقل الأفراد في الوسط الحضري لمدينة مستغانم والوقوف على واقع نوعية خدمات الحافلات الحضرية.

المبحث الأول: تقديم الولاية

أولا. تقديم الولاية:

تقع ولاية مستغانم في الشمال الغربي من الوطن، وتغطي مساحة قدرها 2269 كلم2 يحدها من:

الشرق: ولايتي الشلف وغليزان

الجنوب: ولايتي غليزان ومعسكر

الغرب: ولايتي معسكر ووهران

الشمال: البحر الأبيض المتوسط.

1.1. المناخ:

مناخ الولاية يتميز بمناخ شبه قاري ذو شتاء معتدل بمغياثية تتراوح بين 350 ملم إلى 400ملم في مرتفعات جبال الظهرة.

2.1.التضاريس: تضاريس الولاية تنقسم إلى 4 مناطق لجهتين أساسيتين هما:

- **الهضاب:** السهول المنخفضة الغربية وهضاب مستغانم.

- **الظهرة:** جبال الظهرة وسهول المنطقة الشرقية.

3.1.التقسيم الإداري:

تنقسم ولاية مستغانم إلى 10 دوائر و 32 بلدية حسب الجدول التالي:

جدول رقم (01): يمثل توزيع دوائر وبلديات ولاية مستغانم

الرقم	البلديات	الدائرة
01	مستغانم	مستغانم
02	ستيدية ، مزغران ، حاسي ماماش	حاسي ماماش
03	الصور، سيدي بلعطار، واد الخير عين تادلس	عين تادلس
04	سيرات، السوافلية، الصفصاف بوقيرات	بوقيرات
05	تازقايت، أولاد مع الله سيدي علي	سيدي علي
06	نقمارية، خضرة، أولاد بوغالم عشعاشة	عشعاشة
07	فرناكة، الحسيان عين النويصي	عين النويصي
08	منصورة، الطواهرية، عين سيدي شريف ماسرى	ماسري
09	حجاج، بن عبد المالك رمضان سيدي لخضر	سيدي لخضر
10	صيادة، عين بودينار، خير الدين	خير الدين

4.1. السياحة: مستغانم مدينة سياحية على المستوى الوطني بفضل الشواطئ صلامندر، صابلات، كما أنها مواسم للوعدات والحفلات الشعبية لجلب الألاف من الزوار، كما أن هناك مناطق سياحية بالقرب من البحر مثل سيدي محمد بن مجدوب في منطقة خروبة، سيدي خروش بالقرب من بحر صلامندر.

5.1. شبكة الطرقات:

اختيار الكثافة الطرقية لمنطقة الشمال الغربي لولاية مستغانم يقدر بقيمة قدرها 0.69كلم/كلم2 مما منح مكان اختيار في الفضاء المحلي بمتوسط 0.37كلم/كلم2، يجتازها طرق مهمة للمواصلات (الطريق الوطني رقم 11، الطريق الوطني رقم 23، الطريق الوطني رقم90) وسكة حديدية...إلخ، كل هذا أهل الولاية لتكون منطقة عبور

في الإقليم "شمال– غرب" كما تمثل مركز سامي ورفيع، هي ولاية لها سلسلة روابط مع أقاليم أخرى تعود عليها بالفائدة، وهران أرزيو على رأس هذا التدرج وبعدها تأتي ولاية غليزان ومعسكر وسيدي بلعباس، هذه العلاقات تنتهي بتلمسان وعين تموشنت، وتتعزز وتستند بكل من ولايتي الشلف وتيارت[1].

ثانيا:المخطط المحلي لولاية مستغانم:

– 332 كلم طرقات وطنية.

– 580 كلم طرقات ولائية.

– 686 كلم طرقات بلدية.

– جزء كبير من هذه الشبكة يستقطب من طرف المنطقة والذي يتمثل في وهران، أرزيو، بطيوة، وتمثل مستغانم النقل البحري بشكل واسع وذلك بفضل الميناء بحيث تعتبر كأكبر نقطة بارزة في البحر الأبيض المتوسط، كما أن الولاية تأخذ رواقين هامين في بناء أو بنية التغيير والتقدم في هذا الإقليم.

رواق شمال– جنوب ويضم محورين هامين هما:

– مستغانم، محمدية، معسكر، سعيدة، بشار ، أدرار، مالي، بالمرور على النعامة عبر الطريق الوطني رقم 06.

– مستغانم، غليزان، تيارت، أفلو، الأغواط، حاسي الرمل عبر الطريق الوطني رقم 23.

الرواق الثاني شرق– غرب يضم ما يلي:

[1]– المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية مستغانم– مزغران– صيادة،ص31.

– مستغانم، الشلف الطريق الوطني رقم 90 إلى غاية الجزائر العاصمة الطريق الوطني رقم 04.

– هذه الشبكة مهمة جدا في هذا الإقليم وطنيا تلعب دورا محرك في التقدم الاقتصادي للولاية يضمن جزء كبير من التبادلات[2].

– كما أن هذه الشبكة في إقليم الغرب تقدم شكل ومحور رئيسي شرق– غرب مع 05 فروع تربط الميناءات التجارية والتخصص للإقليم والوحيد الرابط مع الجنوب:

أ. **خط شرق– غرب:** رغم عدم أهميته في تنمية جزء من التجارة يبقى حديث ولا يتعدى نسبة 15% بالنسبة لفائدة السفر و 10% للنقل البضائع.

ب. **خط شمال– جنوب:** خط المحمدية، بسار بني في بداية القرن الماضي وهو يضمن استثنائيا للنقل السلع المهمة.

1.2.البنية التحتية الطرقية:

أ/ الطرق الوطنية: هذه الشبكة الطرقية تستقطب الطريق الوطني رقم 11 يضمن ويؤمن الربط بين وهران وباقي المجموعة، يستمر إلى غاية شرق الولاية.

– طريق وطني رقم 17 يؤمن الربط بين معسكر ويمر بحاسي ماماش وعين النويصي والمحمدية.

– طريق وطني رقم 23 يربط مستغانم بغليزان وبلدية ماسرة، سيرات، بوقيراط.

– طريق وطني رقم 90 يربط عين تادلس، طريق وطني رقم 04 نحو شلف والعاصمة.

[2]– مخطط النقل 2005، مكتب النقل البري، مصلحة الإحصائيات، مديرية النقل لولاية مستغانم، 2013

ب/ البنية التحتية الطاقوية: الولاية تؤن عن طريق عدة خطوط أعلى وأرفع ضغط كهربائي وأيضا الغاز الطبيعي، خط عالي الضغط ويقدر ب 60 كلم يعمل على إنارة ولاية مستغانم وذلك بخطين الأول مركزي في ماسرة والأخر بغليزان.

- **الخط الأول:** يضم إقليم البلديات حاسي ماماش، مستغانم، مزغران.

- **الخط الثاني:** يضم إقليم حاسي ماماش، مستغانم وخط يضيئ سيدي علي مرورا بصيادة وخير الدين[3].

2.2. النقل داخل الولاية: طبقا للمعطيات المستقاة من مديرية التخطيط والتهيئة العمرانية، فإن سكان ولاية مستغانم انتقل تعدادها من 629.357 إلى 689.511 نسمة في ظرف خمس سنوات بين 1998-2002، هذا التصاعد يمثل 2.18% كمعدل نمو سنوي[4].

جدول رقم (02): يمثل عدد سكان مدينة مستغانم بين 1998-2002

وهذا التصاعد ممثل في الجدول التالي:

السنة	عدد السكان
1998	629.357
1999	643.000
2000	662.581
2001	671.000
2002	689.511

المصدر: مخطط النقل 2005 لولاية مستغانم.

[3]- مخطط النقل 2005، مكتب النقل البري، مصلحة الإحصائيات، مديرية النقل لولاية مستغانم، 2013

[4]- مخطط النقل 2005، مكتب النقل البري، مصلحة الإحصائيات، مديرية النقل لولاية مستغانم، 2013

غير أن نسبة النمو هذه تختلف من وبلدية إلى أخرى، حيث تتراوح بين 1.71% و 3.29% الأمر الذي يمثل تباينا كبيرا.

ويعتبر قطاع النقل الشريان الحيوي للنمو في أي مدينة، ويمكن أن نلخص نشاط النقل في ولاية مستغانم بما يلي:

3.2. نشاط النقل عبر الطرقات:

أ- نشاط النقل العمومي للأشخاص:

- **النقل الحضري للمسافرين:**

عدد العربات: 150 حافلة

عدد الأماكن الموفرة: 8261 مقعد

عدد الخطوط : 27

عدد الرخص الممنوحة لسنة 2012: 18رخصة

عدد المتعاملين: 124

- **النقل ما بين البلديات:**

عدد العربات: 325 حافلة

عدد الأماكن الموفرة: 9401 مقعد

عدد الخطوط : 67

عدد الرخص الممنوحة لسنة 2012: 45 رخصة

عدد المتعاملين: 275

- **النقل الريفي:**

عدد العربات: 395 حافلة

عدد الأماكن الموفرة: 8709 مقعد

عدد الخطوط : 179

عدد الرخص الممنوحة لسنة 2012: 75 رخصة

عدد المتعاملين: 345

- **النقل ما بين الولايات:**

عدد العربات: 214 حافلة

عدد الأماكن الموفرة: 8545 مقعد

عدد الخطوط : 41

عدد الرخص الممنوحة لسنة 2012: 41 رخصة

عدد المتعاملين: 131

- **نقل العمال للحساب الخاص:**

عدد العربات التي تقوم بنقل العمال: 19 عربة موفرة على 763 مقعد إلى جانب العدد الهام لوسائل النقل العمومي للمسافرين المعنية على جميع الخطوط.

عدد المتعاملين: 22

ثالثا: النقل المدرسي:

جدول رقم (03): يمثل عدد التلاميذ وحافلات النقل المدرسي لولاية مستغانم

الدوائر	البلدية	عدد الحافلات	عدد المقاعد	عدد التلاميذ
عين تادلس	مستغانم	01	56	112
	عين تادلس	03	100	220
	سيدي بلعطار	02	55	400
	وادي الخير	03	127	400
	الصور	02	43	200
خير الدين	خير الدين	02	43	500
	صيادة	03	129	610
	عين بودينار	05	96	187
حاسي ماماش	حاسي ماماش	02	49	120
	استيديا	03	77	118
	مزغران	03	135	150
بوقيراط	بوقيراط	04	128	710
	سيرات	02	80	350
	سوافلية	04	154	482
	صفصاف	04	122	382
عشعاشة	عشعاشة	06	247	859
	نكمارية	04	120	289
	أولاد بوغالم	03	75	129
	خضرة	02	82	570
سيدي لخضر	سيدي لخضر	03	125	360
	حجاج	02	48	240
	عبد المالك رمضان	04	122	937
ماسرة	ماسرة	02	53	-
	منصورة	03	98	150
	عين سيدي شريف	01	25	320
	طواهرية	02	80	192
سيدي علي	سيدي علي	02	50	/
	أولاد مع الله	01	31	/
	تازقايت	03	109	175
عين النويصي	عين النويصي	01	25	130
	الحسيان	02	79	475
	فرناكة	03	103	387
المجموع	32	87	2861	10151

2.3.النقل البري للبضائع:

أ- النقل العمومي للبضائع:

المتعاملين	العدد	الحضيرة المرخصة		الحضيرة المستغلة	
		عدد الشاحنات	الحمولة (طن)	عدد الشاحنات	الحمولة (طن)
القطاع الخاص	1707	2328	23414.02	2328	23414.02
القطاع العام	00	00	00	00	00
المجموع	1707	2328	23414.02	2328	23414.02

ب- النقل البضائع للحساب الخاص:

المتعاملين	العدد	الحضيرة المرخصة		الحضيرة المستغلة	
		عدد الشاحنات	الحمولة (طن)	عدد الشاحنات	الحمولة (طن)
القطاع الخاص	3598	5174	33241.74	5174	33241.74
القطاع العام	37	110	934.27	110	934.27
المجموع	3635	5284	34176.01	5284	34176.01

ج- نقل المواد الخطرة:

3.3.عدد الرخص:

النقل العمومي				النقل للحساب الخاص				المجموع الإجمالي
صنف2	صنف3	صنف4	المجموع	صنف 2	صنف 3	صنف 4	المجموع	
87	16		103	08	18		26	129

4.3.عدد الشاحنات:

النقل العمومي				النقل للحساب الخاص				المجموع الإجمالي
صنف2	صنف3	صنف4	المجموع	صنف 2	صنف 3	صنف 4	المجموع	
116	27		143	26	39		65	208

5.3.عدد المتعاملين:

شركات سيارات الأجرة:

هذا النشاط تقوم به 04 شركات طاكسي على مستوى مدين مستغانم بحضيرة إجمالية تقدر ب 121 سيارة حسب ما هو مبين في الجدول التالي:

شركة طاكسي			وضعية الشركة	عدد السائقين
الرقم	اسم الشركة	عدد سيارات الأجرة	في حالة نشاط منذ	
01	شركة أبو سفيان للنقل والخدمات بواسطة سيارات الأجرة (ش.ذ.م.م.ش.و)	31	2005/07/05	68
02	شركة الوحيدة للنقل بواسطة سيارات الأجرة (ش.ذ.م.م.ش.و)	18	2010/04/07	28
03	شركة خريف للنقل بواسطة سيارات الأجرة (ش.ذ.م.م.ش.و)	53	2010/04/08	69
04	شركة حمو للنقل بواسطة سيارات الأجرة (ش.ذ.م.م.ش.و)	19	2012/04/04	32
المجموع			121	197

للإشارة هناك شركتين (02) قد استفادت من الموافقة المبدئية لإنشاء شركة سيارات الأجرة في انتظار إكمال لنيل الاعتماد.

المبحث الثاني: منهجية تحليل الاستبانة.

أولا: منهجية الدراسة وخطواتها

1. تقديم عينة الدراسة

يقتضي تحديد الأسلوب الذي سيتم استخدامه في جمع بيانات الدراسة تحديد مجتمع وعينة الدراسة أولا وهذا ما تم تحديده على النحو التالي:

1.1. تحديد مجتمع الدراسة:

باعتبار أن الدراسة تهتم بدراسة حالة المحطة البرية القديمة حي 400 مسكن بمستغانم، فإن مجتمع الدراسة هو مجموع العناصر أو الأفراد الذين ينصب عليهم الاهتمام في دراسة أو بحث معين، أي بمعنى أخر هو جميع العناصر التي تتعلق بها مشكلة البحث[5]، يتكون المجتمع النظري لهذه الدراسة من جميع المسافرين الذين يتنقلون عادة عبر محور التنقل المحطة البرية القديمة بواسطة الحافلات.

2.1. تحديد عينة الدراسة:

نظرا لضخامة حجم مجتمع الدراسة ولعدم إمكانية إخضاع جميع مستعملي خدمات النقل الجماعي بالحافلات لهذا الخط للدراسة، ولضيق الوقت وارتفاع التكاليف الدراسة، فقد استخدمنا أسلوب العينة العشوائية وذلك من خلال سحب الأفراد الذين سيتم مصادفتهم ومستخدمو الحافلة الحضرية عبر هذه المحطة.

[5]- دلال القاضي ومحمود البياتي، منهجية وأساليب البحث العلمي، الطبعة الأولى، دار حامد، عمان- الأردن، 2008، ص150

2. المنهج المتبع لجمع البيانات والمعلومات:

قبل عرض البيانات وتحليلها لا بد من تحديد النهج المتبع في جميع البيانات للتغلب على إشكالية النقص في المعلومة وعدم قدرة الحصول عليها في بعض الأحيان ثم اعتماد مجموعة من الأدوات المختلفة بغرض الوصول لأكبر قدر ممكن من المعطيات المرغوبة واللازمة والتي تؤكد تخدم موضع البحث وهي:

أ- **المقابلة:** تم اعتماد هذه الأداة من أجل الحصول على المعلومات والبيانات غير المتاحة إلا لدى المسؤولين معنيين وقد تم إجراء المقابلات مع مجموعة من موظفي مديرية النقل، وتمت مقابلات معا لركاب أثناء ملء الاستمارات بغرض توضيح الأسئلة.

ب- **الملاحظة:** بالإضافة إلى المقابلة استخدمنا الملاحظة كأسلوب ثاني للبحث للتشخيص المباشر لما يحدث وملاحظة سير الحافلات.

ج- **الاستبيان:** باعتبار الاستمارة من أكثر الأدوات استعمالا في جمع البيانات تم الاستعانة بها من خلال تصميم استمارة استبيان موجهة لمستعملي خدمات النقل الجماعي بالحافلات لهذه المحطة.

الاعتماد على الأسئلة المفتوحة والمغلقة وذلك لجمع أكبر عدد من البيانات والمعلومات التي تخص الدراسة وقد تم تقسيم الاستبيان إلى ثلاثة محاور والتي تتمثل في:

- **المحور الأول: معلومات شخصية**

وتشمل ومعلومات شخصية عن مستعملي النقل الجماعي من السن، الجنس، المهنة، المستوى التعليمي، الوظيفة، وذلك يساعد على تحديد خصائص العينة.

- **المحور الثاني: طبيعة التنقلات.**

ويتضمن مجموعة من الأسئلة التي تخص طبيعة التنقلات داخل المحطة ويضم أسباب التنقلات، وسائل التنقل المستعملة، أوقات التنقل.

- **المحور الثالث: تقييم نوعية الخدمة في الحافلة.**

يتضمن مجموعة أسئلة حول مؤشرات جودة خدمات النقل من عرض الخدمة، السعر، حالة الحافلة، المعاملة وتقييمها وبعدها يتم الترتيب حسب الأهمية لهذه المؤشرات ويختم الاستبيان بمقترحات وإضافات من قبل الزبائن حول سير عمل الحافلات.

3. أدوات التحليل الإحصائي:

لقد اعتمدنا في معالجة بيانات الدراسة على الاعتماد MICROSOFT EXCEL 2007 خاصة فيما يخص التمثيلات البيانية باستخدام الجداول التكرارية والنسب المئوية.

المبحث الثالث: النتائج المحصل عليها من عينة الدراسة

المحور الأول: المعلومات الشخصية:

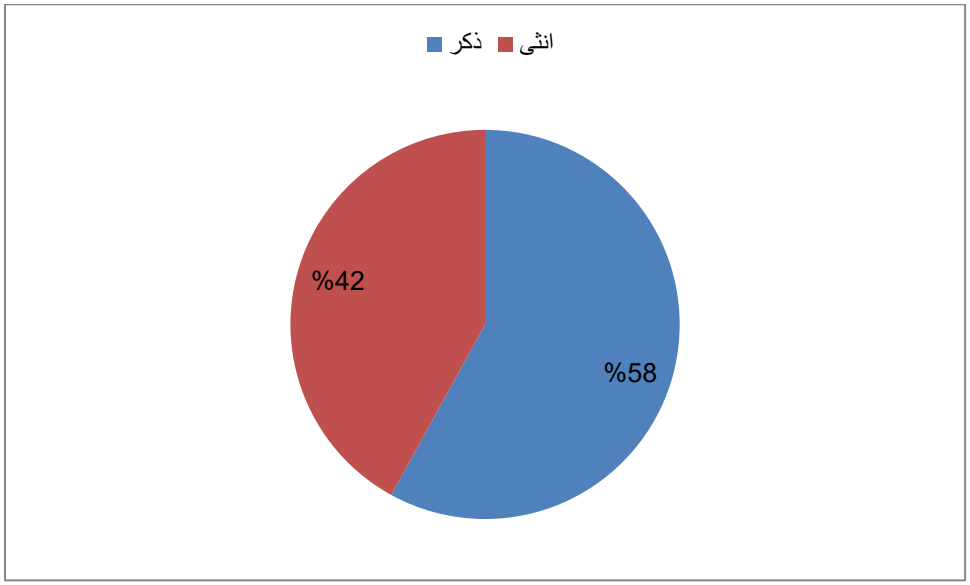
1- حسب الجنس:

جدول رقم (09): توزيع أفراد العينة حسب الجنس

الجنس	التكرار	النسبة
ذكر	29	%58
أنثى	21	%42
المجموع	50	%100

المصدر: أعد الجدول بناء على نتائج تحليل الاستبانة

شكل رقم (02):التمثيل البياني لتوزيع أفراد العينة حسب الجنس



المصدر: أعد الشكل بالاعتماد على بيانات الجدول رقم (09)

شملت عينة الدراسة كلا الجانبين من ذكور وإناث بنسب متقاربة وهذا يدل على أن كل من الذكور والإناث يستعملون النقل الحضري وبالتالي فإن 29 فرد من أفراد العينة

الدراسة يمثلون 58% ذكور وهم الفئة الأكثر، حيث تمثل فئة الإناث نسبة 42% من إجمالي أفراد عينة الدراسة.

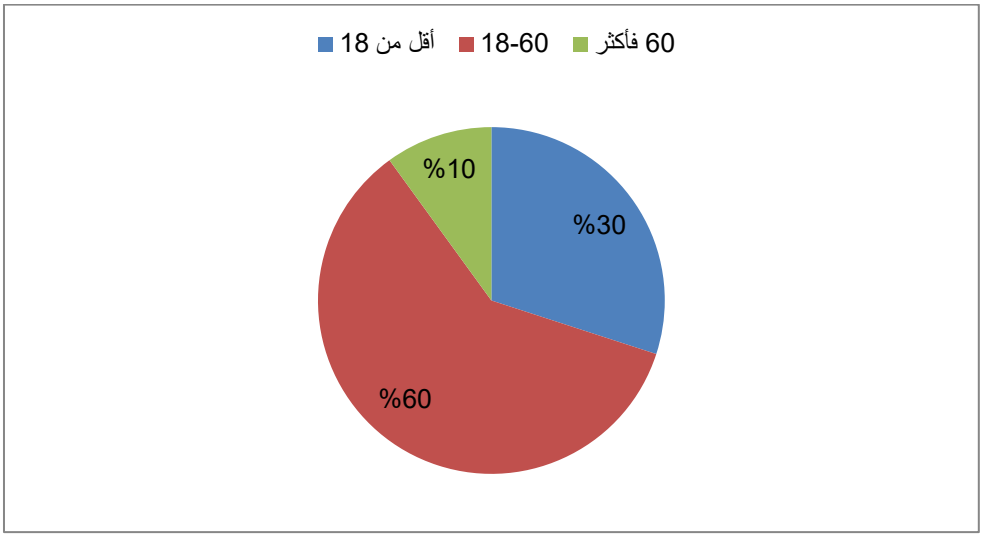
2- حسب السن:

جدول رقم (10): توزيع أفراد العينة حسب السن.

السن	التكرار	النسبة
أقل من 18	15	%30
60-18	30	%60
60 فأكثر	5	%10
المجموع	50	%100

المصدر: أعد الجدول بناء على نتائج تحليل الاستبانة

شكل رقم (03): التمثيل البياني لتوزيع أفراد العينة حسب السن



المصدر: أعد الشكل بالاعتماد على بيانات الجدول رقم (10)

التمثيل البياني يوضح الجدول أعلاه أن الفئة الأكثر تنقلا في مجتمع بحثنا هي الفئة 18-60 سنة، حيث تمثل نسبة60% مقارنة بباقي الفئات وذلك إما للعمل (طلبة، عمال) في

إطار التنقلات الضرورية، أما نسبة أقل من 18 سنة فهي متكونة من تلاميذ المدارس الذين يتنقلون عادة باستعمال النقل المدرسي أو المشي على الأقدام وتمثل نسبة 30%، أما الفئة أكثر من 60 سنة فهي تمثل فئة المتقاعدين.

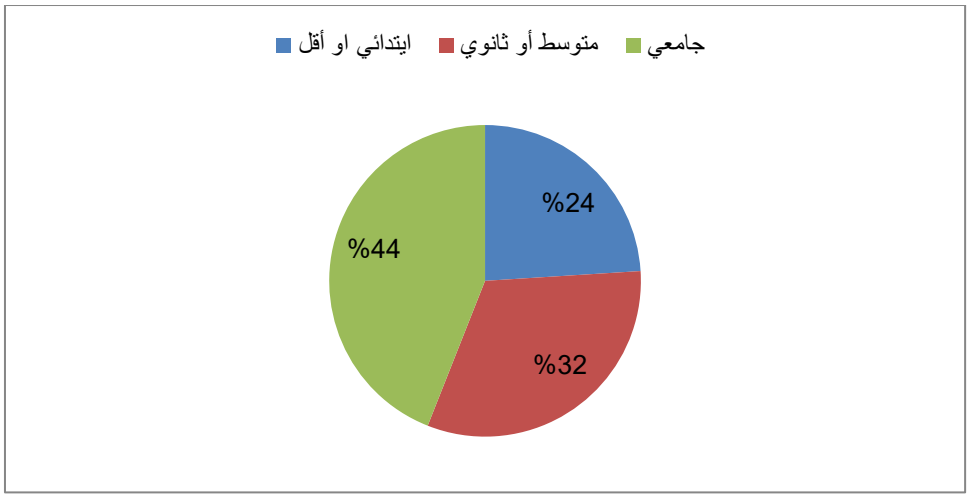
3- حسب المستوى التعليمي:

جدول رقم (11): توزيع أفراد العينة حسب مستوى التعليم.

مستوى التعليم	التكرار	النسبة
ابتدائي أو أقل	12	%24
متوسط أو ثانوي	16	%32
جامعي	22	%44
المجموع	50	%100

المصدر: أعد الجدول بناء على نتائج تحليل الاستبانة

شكل (04): التمثيل البياني لتوزيع أفراد العينة حسب المستوى التعليمي



المصدر: أعد الشكل بالاعتماد على بيانات الجدول رقم (11)

22 فردا من عينة الدراسة يمثلون نسبة 44% من إجمالي أفراد عينة الدراسة لهم مستوى تعليمي جامعي وهو الفئة أكبر في عينة الدراسة و16 فردا يمثلون نسبة 32% من إجمالي أفراد عينة الدراسة مستوى ثانوي أو متوسط وهذا ما يزيد من وعيهم وحساسيتهم اتجاه جودة الخدمة، كما يزيد من مصداقية الحكم عليها لأن الفئة المتعلمة تكون على دراية بمتطلبات النقل وظروف التنقل.

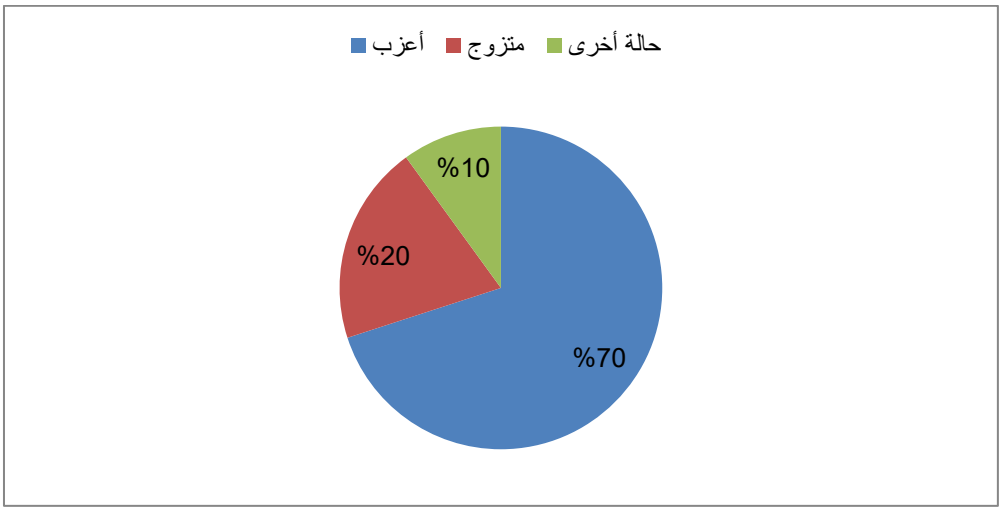
4- حسب الحالة العائلية:

جدول رقم (12): توزيع أفراد العينة حسب الحالة العائلية

الحالة العائلية	التكرار	النسبة
أعزب	35	%70
متزوج	10	%20
حالة أخرى	5	%10
المجموع	50	%100

المصدر: أعد الجدول بناء على نتائج تحليل الاستبانة

شكل (05): التمثيل البياني لتوزيع أفراد العينة حسب الحالة العائلية



المصدر: أعد الشكل بالاعتماد على بيانات الجدول رقم (12)

شملت عينة الدراسة كل الفئات أعزب 70%، متزوج 20%، حالة أخرى 10.%

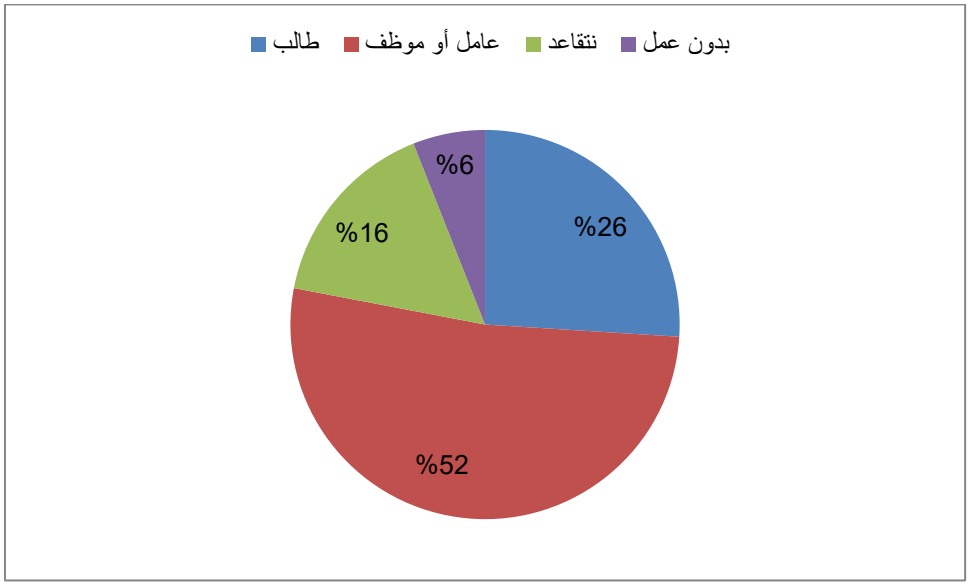
5- حسب المهنة:

جدول رقم (13): توزيع أفراد العينة حسب المهنة

المهنة	التكرار	النسبة
طالب	13	%26
عامل أو موظف	26	%52
متقاعد	08	%16
بدون عمل	03	%06
المجموع	50	%100

المصدر: أعد الجدول بناء على نتائج تحليل الاستبانة

شكل (06): التمثيل البياني لتوزيع أفراد العينة حسب المهنة.



المصدر: أعد الشكل بالاعتماد على بيانات الجدول رقم (13)

عينة الدراسة متكونة من 52 % عاملين أو موظفين و 26 % طلاب أي مجموع 78% وهو المتعلمين الأساسيين لخدمة النقل في إطار ما يعرف بالتنقلات الضرورية اليومية (المنزل/ العمل، المنزل/ الدراسة والعكس).

المحور الثاني: طبيعة التنقلات

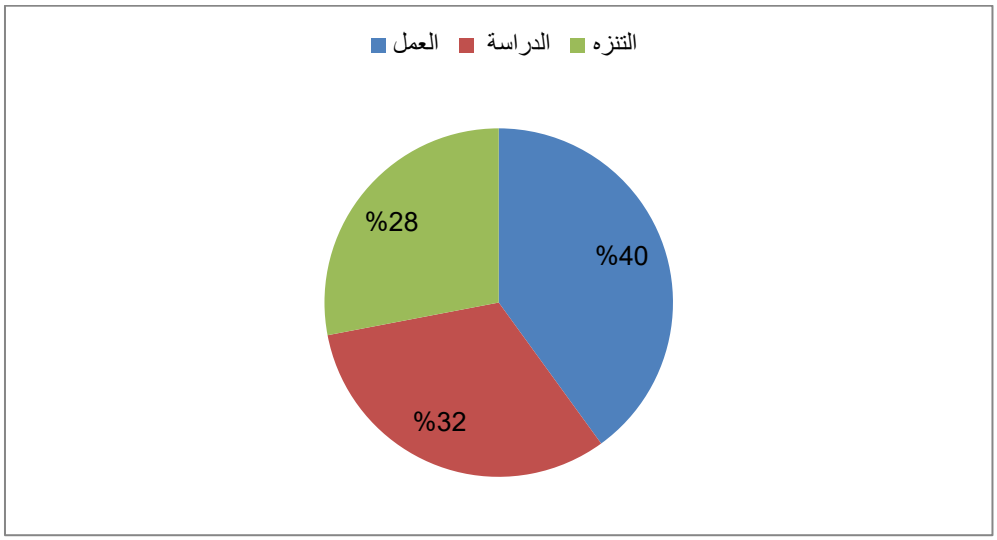
1- أسباب التنقل:

جدول رقم (14): إجابات أفراد العينة لأسباب التنقلات

أسباب التنقلات	التكرار	النسبة
العمل	20	%40
الدراسة	16	%32
التنزه	14	%28
المجموع	50	%100

المصدر: أعد الجدول بناء على نتائج تحليل الاستبانة

شكل (07): التمثيل البياني لإجابات أفراد العينة لأسباب التنقلات



المصدر: أعد الشكل بالاعتماد على بيانات الجدول رقم (14)

يبين الجدول أن أفراد الأحياء يعرفون حركة تنقل أغلبها للعمل بنسبة 40% ثم الدراسة بنسبة 32%، في حين أن نسبة التنزه قدرت ب 28%.

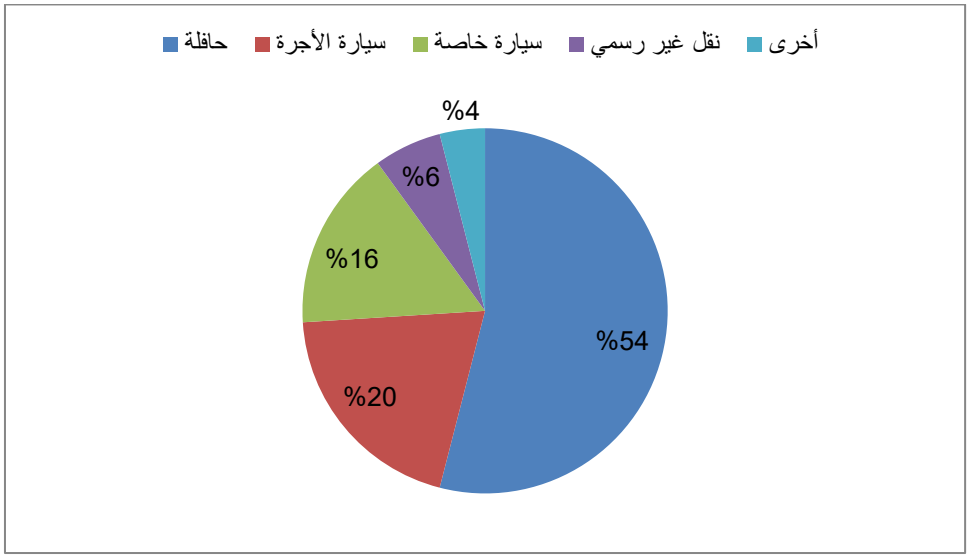
2- وسيلة النقل:

جدول رقم (15): إجابات أفراد العينة لوسيلة النقل التي يستعملونها

وسيلة النقل	التكرار	النسبة
حافلة	27	%54
سيارة الأجرة	10	%20
سيارة خاصة	08	%16
نقل غير رسمي	03	%06
أخرى	02	%04
المجموع	50	%100

المصدر: أعد الجدول بناء على نتائج تحليل الاستبانة

شكل (08): التمثيل البياني لإجابات أفراد العينة لوسيلة النقل



المصدر: أعد الشكل بالاعتماد على بيانات الجدول رقم (15)

يبين الجدول أن أغلبية الأفراد يستعملون وسيلة النقل الجماعي (الحافلة) أثناء تنقلاتهم و ذلك بنسبة 54% وملائمة للحالة الاجتماعية والاقتصادية، لأمل نسبة 46% فإنهم يستعملون وسائل أخرى.

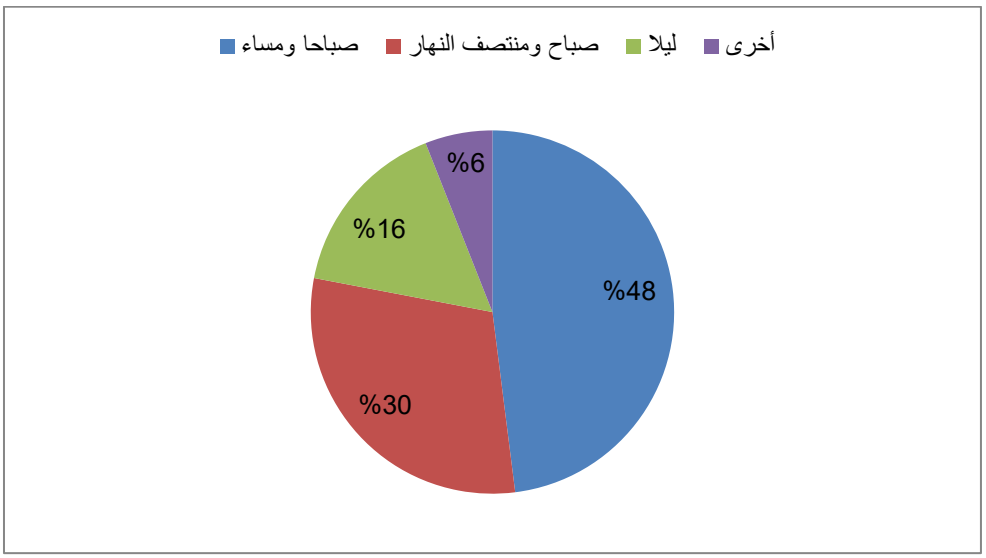
3- وسائل التنقل:

جدول رقم (16): إجابات أفراد العينة لأوقات التنقل

أوقات التنقل	التكرار	النسبة
صباحا ومساء	24	%48
صباح ومنتصف النهار	15	%30
ليلا	8	%16
أخرى	3	%06
المجموع	50	%100

المصدر: أعد الجدول بناء على نتائج تحليل الاستبانة

شكل (09): التمثيل البياني لإجابات أفراد العينة لأوقات التنقل



المصدر: أعد الشكل بالاعتماد على بيانات الجدول رقم (16)

معظم أفراد العينة يتنقلون صباحا ومساء وذلك بنسبة 48% فهم خاضعون لقانون ذروة الطلب وذلك حسب طبيعة تنقلهم (دراسة، عمل) والملاحظ أن التنقلات الليلية جد قليلة لعدم توفر الخدمة ليلا نظرا لغياب الأمن.

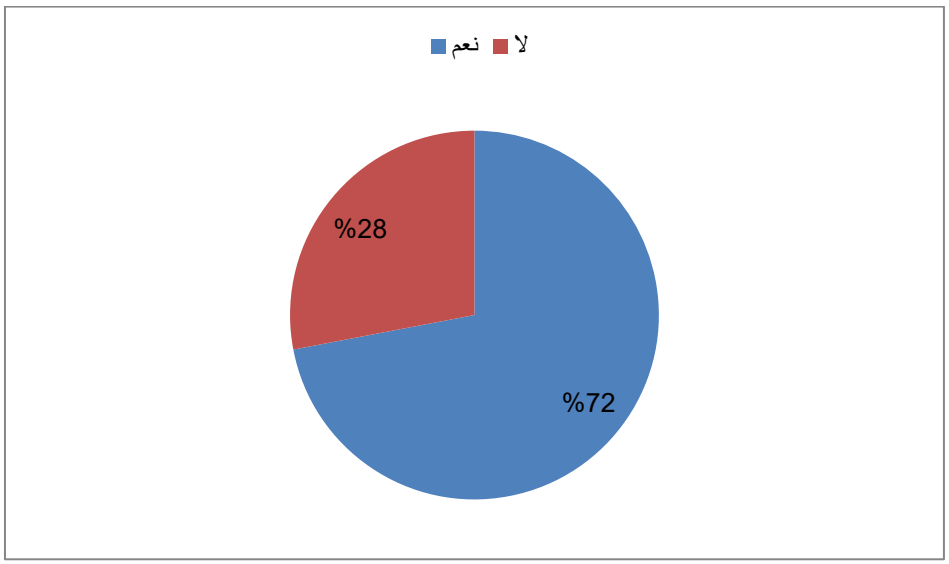
4- استعمال وسيلة النقل الحضري بانتظام:

جدول رقم (17): إجابات أفراد العينة لاستعمالهم لوسيلة النقل الحضري بانتظام

الخيارات	التكرار	النسبة
نعم	36	%72
لا	14	%28
المجموع	50	%100

المصدر: أعد الجدول بناء على نتائج تحليل الاستبانة

شكل (10): التمثيل البياني لإجابات أفراد العينة لاستعمالهم وسيلة النقل بانتظام



المصدر: أعد الشكل بالاعتماد على بيانات الجدول رقم (17)

يبين الجدول أعلاه ان أفراد العينة يستعملون حافلات النقل الحضري بانتظام أثناء تنقلاتهم اليومية وذلك بنسبة 72% في حين أن نسبة 28% من الأفراد لا يستعملون حافلات النقل الحضري بانتظام إما لكونهم يملكون وسائل خاصة أو تكون تنقلاتهم محدودة في قضاء حاجات أخرى.

المحور الثالث: تقييم نوعية الخدمة في المحطة البرية القديمة حي 400 مسكن

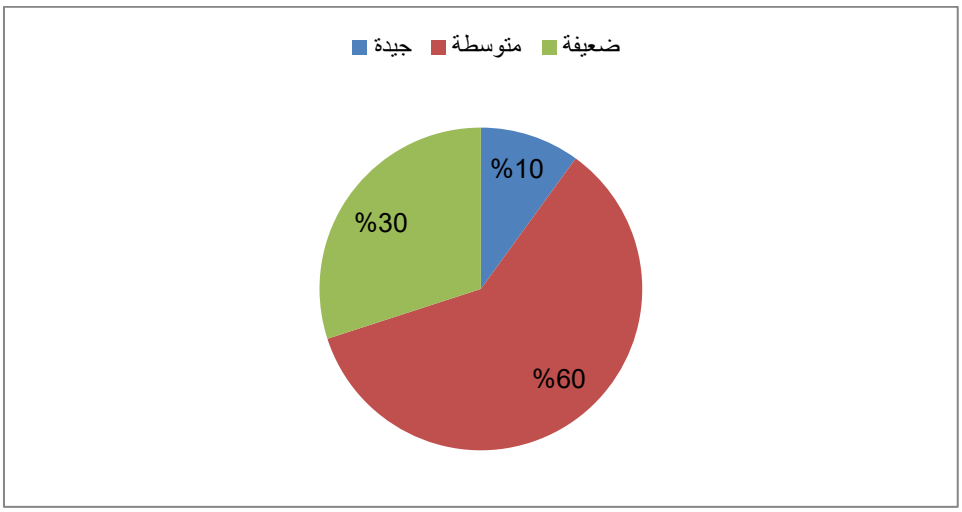
1- حالة الحافلة:

جدول رقم (18): إجابات الأفراد لحالة الحافلة

حالة الحافلة	التكرار	النسبة
جيدة	05	%10
متوسطة	30	%60
ضعيفة	15	%30
المجموع	50	%100

المصدر: أعد الجدول بناء على نتائج تحليل الاستبانة

شكل (11): التمثيل البياني لإجابات أفراد العينة لحالة الحافلة



المصدر: أعد الشكل بالاعتماد على بيانات الجدول رقم (17)

يوضح الجدول فيما يخص الحالة العامة لوسائل النقل أنها متوسطة حيث صرح أفراد العينة أن الحالة العامة لهذه الوسائل مقبولة وذلك بنسبة 60%، في حين يرى10% أنهم راضيين على حالتها و 30% يرون إنها ضعيفة.

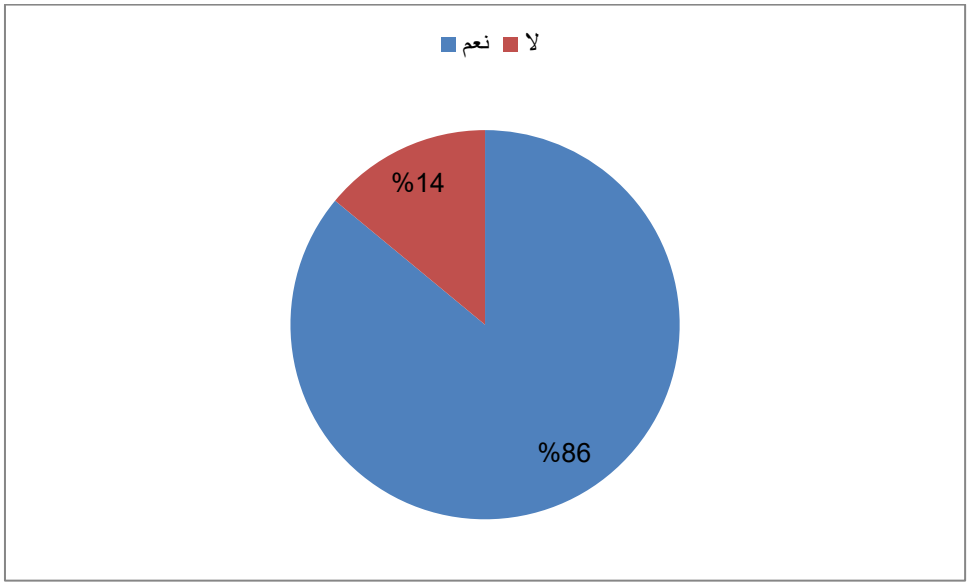
2- السعر:

جدول رقم (19): إجابات أفراد العينة لملائمة السعر

السعر	التكرار	النسبة
نعم	43	%86
لا	07	%14
المجموع	50	%100

المصدر: أعد الجدول بناء على نتائج تحليل الاستبانة

شكل (12): التمثيل البياني لإجابات أفراد العينة لملائمة السعر



المصدر: أعد الشكل بالاعتماد على بيانات الجدول رقم (17)

86% من أفراد العينة الذين يمثلون 43 فرد يرون أن السعر المفروض على تذكرة التنقل ملائم ومقبول ويلبي الرغبات في حين يرى 14% من الفئة الأخرى عدم ملائمة السعر المطبق بسبب كثرة التنقلات اليومية لقضاء الحاجات والذهاب اليومي للعمل والدراسة.

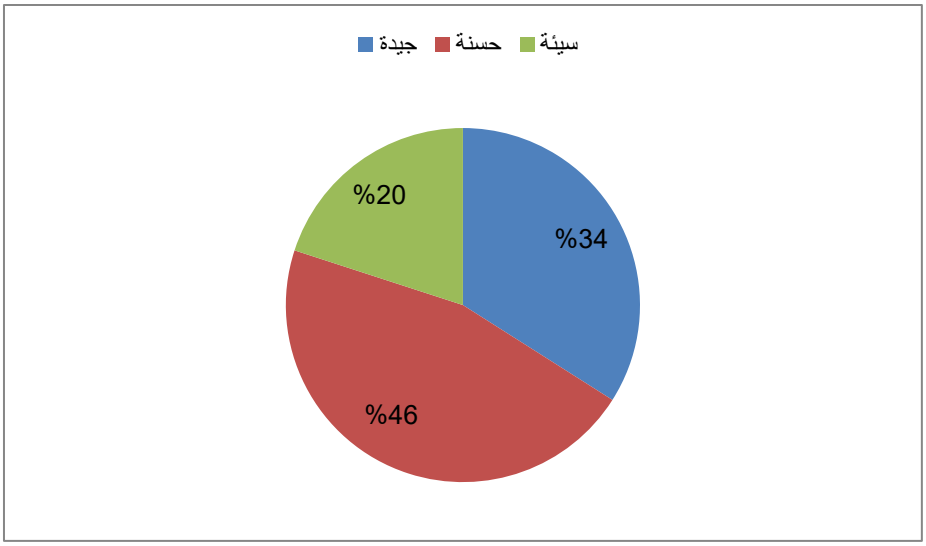
3- المعاملة:

جدول رقم (20): إجابات الأفراد لمعاملة القابض

المعاملة	التكرار	النسبة
جيدة	17	%34
حسنة	23	%46
سيئة	10	%20
المجموع	50	%100

المصدر: أعد الجدول بناء على نتائج تحليل الاستبانة

شكل (13): التمثيل البياني لإجابات أفراد العينة معاملة القابض



المصدر: أعد الشكل بالاعتماد على بيانات الجدول رقم (17)

يوضح الجدول أن معاملة القابض كانت حسنة ومقبولة في معظمها، حيث مثلت نسبة 46% من مجموع إفادة العينة في حين ترى نسبة 20% أم معاملة القابض سيئة لأن القابض في احتكاك مباشر مع الأفراد حيث لم تعد مهمته تقتصر فقط على تسلم ثمن التذكرة فحسب لا تعدت إلى مضايقة الركاب وإثارتهم وبالتالي تكون معاملة القابض سيئة إلى حد ما.

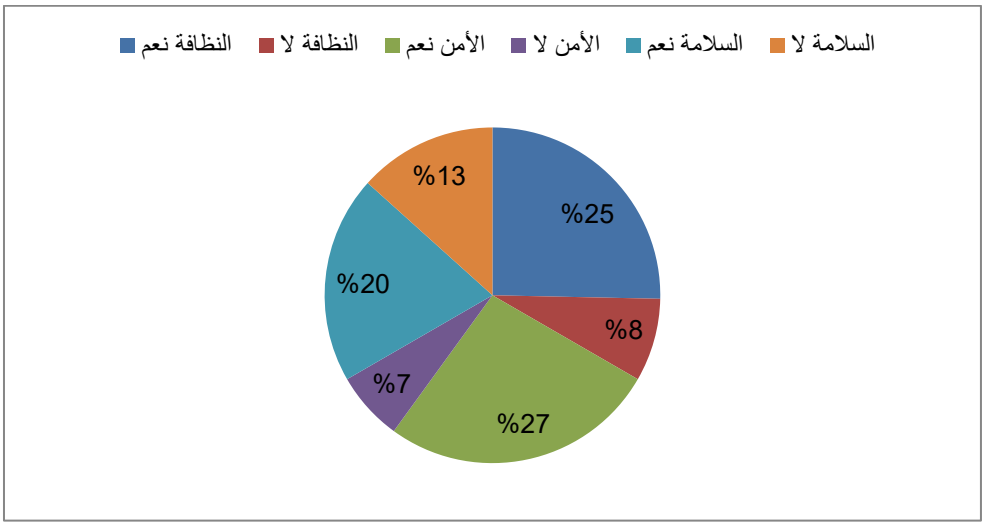
4- الراحة:

جدول رقم (21): إجابات أفراد العينة لظروف الراحة

	النظافة		الأمان		السلامة	
	التكرار	النسبة	التكرار	النسبة	التكرار	النسبة
نعم	38	%76	40	%80	30	%60
لا	12	%24	10	%20	20	%40
المجموع	50	%100	50	%100	50	%100

المصدر: أعد الجدول بناء على نتائج تحليل الاستبانة

شكل (14): التمثيل البياني لإجابات أفراد العينة لظروف الراحة



المصدر: أعد الشكل بالاعتماد على بيانات الجدول رقم (22)

يتضح من خلال الجدول مدى توفر شروط الراحة في الحافلة حيث تعتبر ظروف الراحة من المعايير الأساسية التي تدفع المتنقل إلى اختيار حافلة دون أخرى ومن خلال تحليل السؤال المتعلق بهذا الجانب نجد أن الحافلة ذات نظافة مقبولة 76% ومن ناحية الأمان 80%، والسلامة06%، في حين يرى البعض من أفراد العينة الدراسة أن شروط الراحة غير مقبولة حيث كانت نسبة الأفراد الذين يرون أن النظافة تمثل نسبة 2476% والأمان 20% والسلامة 40%.

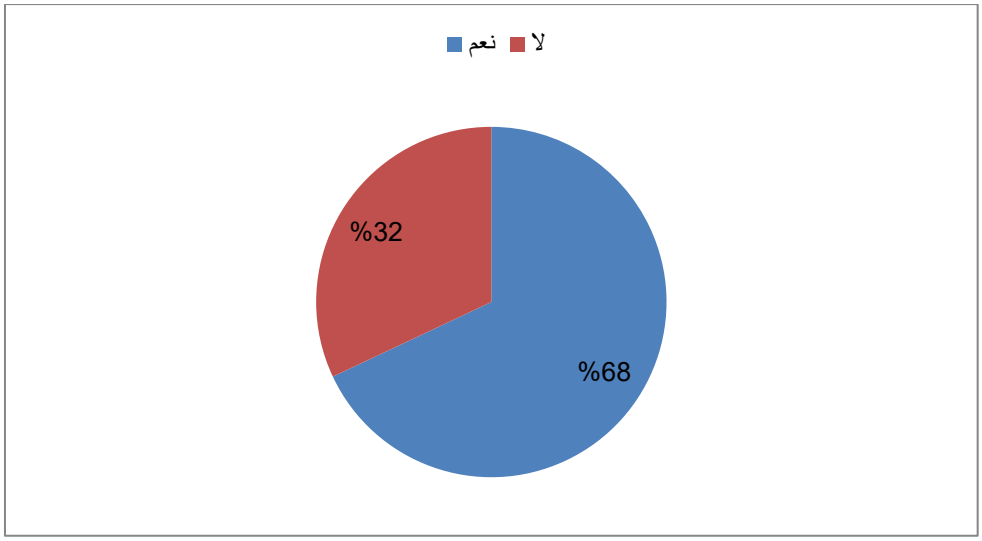
5- مدة السير والانتظار:

جدول رقم (22): إجابات أفراد العينة حول مدة السير والانتظار

الزمن	التكرار	النسبة
نعم	34	%68
لا	16	%32
المجموع	50	%100

المصدر: أعد الجدول بناء على نتائج تحليل الاستبانة

شكل (15): التمثيل البياني لإجابات أفراد العينة لملائمة مدة السير والانتظار.



المصدر: أعد الشكل بالاعتماد على بيانات الجدول رقم (24)

يبين الجدول أن أغلب الأفراد عبروا عن وجود تأخر ملحوظ في الوصول إلى المكان المقصود سواء كان في مقر العمل أو الدراسة أو أعمال أخرى وذلك بنسبة 68% من فئة الدراسة، في حين نجد أن نسبة 32% فقذ عبروا عن ملائمة مدة السير والانتظار وعدم وجود تأخر هذه الفئة هي التي تقصد أماكن معينة، كالتسوق أو التنزه، فالوقت غير مهم بالنسبة لهم عكس الفئة العاملة.

ثانيا: النتائج والاقتراحات الخاصة بالدراسة:

من خلال تحليل البيانات وتفسيرها يمكن استخلاص الوضعية الحالية للنقل الحضري على مستوى هذه المحطة واستنتاج حلول على ضوء اقتراحات المبحوثين، ثم نعد النتائج العامة التي تم التوصل إليها من خلال الدراسة إجابة على الأسئلة التي أثارت مشكلة البحث والتي تم تبويبها في محاور من خلال استمارة البحث والتحقق من مدى إلمامها بجوانب الموضوع ومدى تحقيق الأهداف المرجوة من الدراسة، وبذلك كانت نتائج الدراسة كما يلي:

– إن الفئة الأكثر تنقلا هي فئة الذكور وذلك بنسبة 58% من مجموع أفراد العينة لأن تنقلاتهم تكون للعمل ولأغراض أخرى، على عكس الإناث المتنقلات والتي كانت 42% مجموع أفراد العينة، وبالتالي فإن الفئة الشابة هي الأكثر تنقلا سواء كانت تنقلاتهم للعمل أو الدراسة أو لقضاء حاجات أخرى، لذلك تبرز أهمية النقل بالمدينة وتعتبر التي تتراوح أعمارهم من 18 إلى 60 سنة حسب دراستنا من أكثر الفئات تنقلا وذلك بنسبة 60%.

– من ناحية الوظيفة فإن معظم المتنقلين من الفئة العاملة والذين يتنقلون لأغراض مختلفة وهذا بنسبة 52%.

– رغم تطور عرض خدمات النقل الحضري إلا أن طاقة استيعاب بواسطة الحافلة غير كافية وهذا لعدة عوامل منها علد الانتظام، وفوضى التسيير، تأخر الانطلاق والوصول، وطول مدة التنقل، بالإضافة إلى عدم توزيع أغلب الحافلات على مختلف الأوقات.

– إن غياب التنظيم المحكم من قبل الإدارة المعنية أدى إلى الاستغلال العشوائي للخطوط من قبل متعاملي النقل الحضري مما أدى إلى تأخر المتنقل في الوصول إلى المكان الذي يقصده كما يرجع هذا التأخر إلى نقص في عدد الحافلات وكذلك الاكتظاظ في حركة المرور.

– يعد الاكتظاظ من أهم المشاكل التي يعاني منها المتنقل أثناء استعمال الحافلة وهذا ما أكده أغلبية المبحوثين، وأبرز الأثار المترتبة عن هذا الاكتظاظ تتمثل في الإرهاق الجسدي والتعرض إلى عملية السرقة والملل من وسائل النقل وذلك بنسبة متفاوتة.

– إن نوعية الخدمة شيء مهم بالنسبة للمتنقل فمن ناحية معاملة السائق والقابض فهي مقبولة إلى حد ما، باستثناء بعض الحالات التي يقلل فيها من احترام المتنقل.

– إن توفر ظروف الراحة والنظافة والأمان دور أساسي في قبول المتنقل واستعمال للحافلة من عدمه، فالنظافة توفر جو الراحة وتجعلهم يميلون لاستعمال الحافلة النظيفة وعلى هذا الأساس فقد كانت إجابات المبحوثين متفاوتة في مدى توفر الحافلة على الشروط (النظافة، الراحة، السلامة، الأمان).

– إن مشكلة النقل والتنقل ترجع في معظمها إلى نقص في عدد الحافلات وسوء تنظيم الإدارة، وهذا راجع للاكتظاظ على مستوى الحضيرة وكذا الاكتظاظ على مستوى الخطوط والاستغلال العشوائي لها، وهذا ما انعكس سلبا على نوعية الخدمة المقدمة في هذا الميدان إضافة إلى نقص المرافق الخاصة بهذا القطاع مثل الحالة السيئة للطرقات.

من خلال الدراسة الميدانية تم التوصل إلى بعض الاقتراحات من طرف المبحوثين لتفعيل قطاع النقل الحضري من أجل أن يسعى ويتوصل هذا الأخير من خلال

اقتراحاتهم إلى تلبية متطلبات المتنقل سواء على مستوى الحي أو المدينة ككل، هذه الاقتراحات يمكن أن تلقي الضوء على بعض النقائص التي يعاني منها النقل من بينهما:

- توفير الحافلات اللازمة التي تكون أكثر راحة لكون الأحياء بعيدة عن وسط المدينة.

- أن يشترط في السائق الكفاءة والخبرة وأن يكون مؤهلا لممارسة نشاط النقل.

- التقليل من الازدحام وباختيار مواقع الموافق وتهيئتها.

- زيادة عدد مفتشي النقل وتوفير الوسائل.

- تنظيم مواقيت تنقل الحافلات.

- إعطاء الأولوية في استغلال الخطوط للمتعامل القادر على توفير حافلات من النوع الجيد.

- تحديد طاقة الاستيعاب القانونية للمركبات ومراقبة كل خطوط التعبئة المبالغ فيها.

- تعبيد الطرقات وتهيئة واقف الحافلات.

- إيجاد مسايرة بين خطوط النقل والهياكل القاعدية المتوفرة.

- تخصيص أروقة في الخط الحضري خاصة بحافلات النقل، ومنع نوقف ومرور السيارات بها خاصة في ساعات الذروة.

- التنظيم القانوني بين المتعاملين بهدف رفع مستوى الخدمة.

على ضوء هذه الاقتراحات قمنا بوضع مختلف التوصيات اللازمة لمعالجة مختلف مشاكل النقل وفقا لداستنا لهذا الخط الحضري ومن أهم التوصيات التي خرجنا بها:

– إعطاء أهمية لنظام النقل عبر كامل المحيط، فقد تكون لقاءات تحسيسية للمستغلين يتم فيها عرض أهمية النقل داخل المدينة وضواحيها.

– إنشاء دراسات ميدانية مع التطبيق تشمل توزيع مختلف محطات النقل على كامل الخط حسب الكثافة السكانية للقطاعات العمرانية، هذا التكفل يكون بإشراف ويقتصر على الجهات المختصة المعنية بذلك، وهذا بلجان ذات كفاءات يتطلبها الميدان.

– إعداد سياسة التحكم في توزيع شبكات النقل وتنظيم استغلال الخط.

– ضرورة توفير الأمن والراحة والسلامة وكل الشروط اللازمة للمتنقل.

– الالتزام بتطبيق ما هو منصوص عليه في بطاقات التوثيق المعتمدة من طرف مديرية النقل قصد تسهيل عملية النقل.

– تهيئة المساحات الحضرية (تهيئة الأرصفة، الطرقات، إنجاز محاور مخصصة للتوقفات...) مع بعض التدعيمات لأن شبكة النقل الحالية لا تسمح ولا تضمن تغطية كاملة لمجمل الخط والمناطق العمرانية.

– فرض قوانين صارمة تحمن وتنظم النقل الحضري عبر خطوطه المتزايدة بصورة عشوائية.

خلاصة الفصل الثالث:

إن النتائج التي توصلنا إليها من خلال الدراسة التي قمنا بها تبين لنا أن المشاكل التي تعاني منها المحطة البرية القديمة حي 400 مسكن هي جزء مصغر من المشاكل التي يعاني منها النقل الحضري الجماعي بواسطة الحافلات في مدينة مستغانم، حيث تم التوصل إلى أن النقل الحضري الجماعي بواسطة الحافلات يحتاج إلى نظرة فاحصة بل إعادة نظر شاملة في أوضاعه في سبيل إرساء أسس تنظم الحركة بطريقة منسقة.

وبالتالي وجب التوزيع الأمثل لوسائل النقل على الخطوط حسب دراسات الطلب والعرض ليكون بعده ضرورة إنشاء هيئة منظمة بهدف التنسيق بين مستعملي النقل لضمان الاستغلال الأمثل لوسائل النقل والتسيير الجيد لشبكة النقل الحضري الجماعي.

خاتمة:

يعتبر النقل نشاطا دو خصوصية كبيرة، ذلك لأنه يتطور ضمن بيئة تنافسية مثل أي نشاط اقتصادي أخر، إلا أنه مختلف في كونه يتطلب تدخلا وقرارات وإجراءات من السلطات العمومية، ذلك لأنه يتعلق بالحياة اليومية لجميع المواطنين على حد سواء، إذن هو عبارة عم خدمة جوهرية في حياة الأفراد، لكن في الجزائر ظل هذا القطاع بعيدا عم الاحترافية المنشودة، فأصبح لا يستجيب لتطلعات وحاجيات السكان في المدن الكبرى والمتوسطة في الجزائر، لأن نوعية النقل والخدمات المقدمة غير إيجابية ولا تعكس القدرات المتاحة فضلا عن الفوضى التي اعترت القطاع منذ تحريره، مما جعل قطاع النقل من أضعف الحلقات في الجزائر.

وبعد استطلاع رأي الزبائن حول المعايير الكيفية في خدمة النقل الحضري في المحطة البرية القديمة حي 400 مسكن بمستغانم عبر عن مستوى الخدمة، هذا التدهور ناتج عن ضعف تسييري وعدم احترام الزبون ورغباته رغم ارتفاع مردودية هذا الخط وتزايد أهميته.

إن الاهتمام بالنقل والمدينة بشكل عام وتنظيمها يعني الاستفادة من الأساليب الجيدة المطبقة في المدن التي برزت في هذا المجال، مع الأخذ بعين الاعتبار نتائج مجموع الدراسات التي يقوم بها الباحثين في الجامعات، إذ من شأن هذه الدراسات أن تضع تشخيص للواقع بالوقوف على نقاط القوة والضعف كما من شأنها أيضا أن تقترح حلول لتصحيح انحرافات التسيير العملي واليومي لاستغلال الخدمة العمومية للنقل.

سمحت لنا الدراسة للوصول إلى عدة نتائج نذكر منها:

– تعاني المحطة من تدهور في جودة الخمة، وإستياء المستعملين من عدة جوانب كاكتظاظ الحافلات وقلة نظافتها ومنه فالفرضية الأولى صحيحة.

– حسب الدراسة الميدانية نسبة 72% يعتادون النقل الجماعي بصفة منتظمة، وهذا يدل على أنهم أوفياء لمثل هذا النوع من الخدمات، وهم على استعداد لاستعمال الترامواي لارتفاع مستوى الخدمة فيه، ولكونه وسيلة نقل حضرية متطورة، لكن هذا الاستعمال مرتبط حسب رأي الزبائن بسعر التذكرة وهذا ما يستدعى إلى ضرورة دراسة أسعار النقل بما يتناسب والمستوى المعيشي للأفراد رغم ارتفاع تكاليف الاستثمار، ومنه الفرضية الثانية أيضا صحيحة.

ومن أجل إعادة فرض النظام وتحسين وضعية قطاع النقل والنهوض بالنقل الجماعي في الوسط الحضري، كان لا بد للدولة بأن تعود، وبذلك تم الشروع في إعداد مخطط نقل متوازن مع برمجة عدد من مشاريع تجديد الحضيرة لا سيما للمدن الجزائرية الكبرى والمتوسطة، حيث تمت إعادة هيكلة المؤسسة العمومية للنقل الحضري في المجمعات الحضرية الكبرى والمتوسطة، ومن المنتظر تعميمها على كامل ولايات الوطن (48 ولاية)، وذلك من أجل ضمان توفير خدمة عمومية ذات جودة، وبعث المنافسة بين القطاعين الخاص والعام، كما تم إطلاق مجموعة من مشاريع تطوير وسائط نقل ذات طاقة تحميلية عالية في المجتمعات الحضرية لعدد من المدن الكبرى للبلاد.

المصادر والمراجع

أولا: الكتب

1. أحمد رشوان، حسين عبد الحميد، مشكلات المدينة، المكتب العربي الحديث، مصر، 2002.

2. روبير أوزيل، ترجمة بهيج شعبان، فن تخطيط المدن، دار المنشورات دويدات، بيروت، طبعة الأولى، 1973.

3. سعد الدين عشماوي، تنظيم وإدارة النقل، الأسس، المشكلات والحلول، (دار المريخ، الرياض، 2005).

4. دلال القاضي ومحمود البياتي، منهجية وأساليب البحث العلمي، الطبعة الأولى، دار حامد، عمان– الأردن، 2008.

ثالثا: المذكرات:

1. أمال عيادي، غنية كواشي، مشكلات النقل بمدينة خنشلة، مذكرة لنيل شهادة الليسانس في علم الاجتماع الحضري، قسم علم الاجتماع والديموغرافيا، باتنة/ الجزائر،2007/2006.

2. شاكر بلخضر، مشروع الفطار الحضري (Tramway) لمدينة باتنة: دراسات استشرافية، رسالة ماجستير في علوم التسيير، مدرسة الدكتوراه اقتصاد تطبيقي وتسيير المنظمات، جامعة الحاج لخضر باتنة/ الجزائر، 2011/2010.

3. غنية بركات، قياس رضا، مستعملي خدمات النقل العمومي الحضري الجماعي: دراسة حالة المؤسسة العمومية للنقل الحضري عنابة (ETA)، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير، مدرسة الدكتوراه اقتصاد تطبيقي وتسيير المنظمات، جامعة 08 ماي 1945 قالمة/ الجزائر، 2010/2009.

4.حكيم بركاني وسليم العايب، دراسة تحليلية لواقع النقل الحضري الجماعي وتنظيمه لمدينة عين مليلة، (مذكرة تخرج)، 2003.

5. شاكر بخضر، مشروع القطار الحضري لمدينة باتنة– دراسة استشرافية، مذكرة ماجستير، 2011.

6. خربوش خالد، قادم الشافعي، دراسة تحليلية لواقع النقل الجماعي لمدينة المسيلة، واقع وأفاق مذكرة تخرج ، 2002.

7. حليم شيوخ، صابر بوغريس، دراسة سوسيو اقتصادية لحركة حافلات نقل الحضري وتنظيمها– دراسة حالة الخط (وسط المدينة 1200 مسكن)، مذكرة تخرج، 1999.

رابعا: تقارير ومنشورات المؤسسات:

1. مديرية النقل لولاية باتنة، الوضعية العامة للنقل البري المسافرين، جوان، 2009.

2. مديرية النقل لولاية باتنة، إحصائيات 2010.

3. مديرية النقل لولاية باتنة، دفتر الشروط النموذجي الذي يحدد شروط استغلال الخدمات العمومية المنتظمة لنقل الأشخاص عبر الطرق.

مخطط النقل 2005، مكتب النقل البري، مصلحة الإحصائيات، مديرية النقل لولاية مستغانم، 2013

المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية مستغانم– مزغران– صيادة،ص31.**خامسا:**

الجرائد الرسمية:

1. الأمر 130/67، المؤرخ في 22 أوت 1967، المتضمن تنظيمي النقل البري في الجزائر، الجريدة للجمهورية الجزائرية، العدد63، 1967.

2. قانون 17/88 المؤرخ في 10 ماي 1988، المتضمن تنظيم النقل البري وتوجيهه، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 19، 1988.

3. قانون رقم 13/10، المؤرخ في 29 ديسمبر 2010، يتضمن قانون المالية لسنة 2011.

4. قانون رقم 17/88 المؤرخ في 10 ماي 1988 المتضمن تنظيم النقل البري وتوجيهه، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، السنة 25 عدد 785.

5. القرار الوزاري المؤرخ في 20 يوليو 1983 المتضمن تنظيم المركبات المستعملة في نقل الأشخاص المشترك، الجريدة الرسمية، السنة 20، عدد38.

سادسا: مواقع الأنترنت:

1. المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات، دراسة إحصائية لحوادث المرور خلال الأشهر السبعة الأولى من سنة 2010، الجزائر، موقع: www.cnpsr.org.dz

2. الهاشمي بوطالبي، السلامة والأمان في النقل الجماعي، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية "مركز الدراسات والبحوث"، في الموقع: www.kau.edu.sa/files بتاريخ: أفريل 2011.

3. فوزي بودقة، منظومة النقل الحضري والتنمية المستدامة بمدينة الجزائر، كلية علوم الأرض الجغرافيا والتهيئة القطرية، جامعة هواري بومدين للعلوم والتكنولوجيا، الجزائر، في الموقع: www.googel.com/i3.makcdn.com/، بتاريخ: مارس 2011.

4. خالد بن عبد العزيز البابطين، موقع الأمير سلطان بن عبد العزيز أل سعود للبيئة، 2006.

المصادر والمراجع الأجنبية

أولا: الدوريات العلمية:

1. Observation des politique et des stratégies de transport en europe, les autorités organisatrices de transport dans les agglomérations européennes, dossier n°1 , conseil national des transport, septembre 2001.

2. Sophia antipolis, les obstacles à l'application de la planification du transport urbain pour le développement durable à batna, plan bleu centre d'activités régionales, septembre 2005.

ثانيا: المؤتمرات والملتقيات والأيام الدراسية

1. Paumier- Jean Michel, séminaire- atelier ; gestion des entreprises de transport de voyageur (urbain/ suburbain), programme d'appui au secteur des transports (action organisées pour la formation communication et visibilité), mars 2011.

2. Patrick labia, organisation et financement des transport publics en France , séminaire banque mondialeM direction générale des collectivités locales, 13 septembre 2007.

ثالثا: التقارير ومنشورات المؤسسات

1. Etude du plan de transport et de circulation de la ville de batna: diagnostic sur les conditions de déplacement et de circulation, entreprise métro d'alger- bureau d'études des transports urbains, phase2, mars 2008.

2. Etude du plan de transport et de circulation de la ville de batna, entreprise métro d'alger- bureau d'études des transports urbains, phase5, 2010.

3. Fiche technique de entreprise de transports urbain de batna « ETUB ».

الملحق رقم (01)

الاستبانة في شكلها النهائي

جامعة عبد الحميد بن باديس

كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية

علم الاجتماع الحضري

الأخ(ة) الكريم (ة): **السلام عليكم ورحمة الله وبركات**

وبعد،،،

إليكم الاستبانة التالية والتي تتعلق بالدراسة التي سيتم انجازها بعنوان:

"النقل الحضري– دراسة حالة المحطة البرية القديمة حي 400 مسكن بمستغانم"

وذلك استكمالا لمتطلبات نيل شهادة الماستر في علم الاجتماع الحضري من جامعة عبد الحميد بن باديس.

يرجى التكرم بالاطلاع على الاستبانة المرفقة وملئها بدقة وعناية واختيار الإجابات التي ترونها مناسبة، علما أن إجاباتكم ستحاط بسرية تامة ولن تستخدم إلا لأغراض علمية لا غير.

شاكرا لكم على حسن تعاونكم واهتمامكم،،،

تقبلوا خالص التحيات،،،

الطلبة: **تحت إشراف الأستاذة:**

– مداح عبد الرحمن حبيب – مخلوف

– بومهدي عبد المجيد.

- **<u>المحور الأول: معلومات شخصية</u>**

1- الجنس: ذكر ☐ أنثى ☐

2- السن: أقل من 18 سنة ☐ من 18 إلى 60 ☐ 60 فأكثر ☐

3- الحالة العائلية: أعزب ☐ متزوج ☐ أخرى ☐

4- المستوى الدراسي:

ابتدائي أو أقل ☐ متوسط أو ثانوي ☐ جامعي ☐

5- الوظيفة: طالب ☐ عامل أو موظف ☐

متقاعد ☐ بدون عمل ☐

- **<u>المحور الثاني: طبيعة التنقلات</u>**

1- أسباب تنقلاتك: العمل ☐ الدراسة ☐ التنزه ☐

2- الوسيلة التي تستعملها أكثر:

سيارة أجرة ☐ السيارة الخاصة ☐

نقل غير رسمي ☐ أخرى ☐

3- أكثر أوقات تنقلك:

صباحا ومساءا ☐ صباحا ومنتصف النهار ☐ ليلا ☐ أخرى ☐

4- تستعمل النقل الجماعي باستمرار: نعم ☐ لا ☐

- **<u>المحور الثالث: تقييم مستوى الخدمة في حافلات المحطة البرية القديمة حي 400 مسكن</u>**

1- تقييم الحالة العامة للحافلة:

جيدة ☐ متوسطة ☐ ضعيفة ☐

2- تسعيرة النقل مناسبة:

نعم ☐ لا ☐

3- ملائمة المواقف والمحطات:

نعم ☐ لا ☐

4- معاملة كل من السائق والقابض:

حسنة ☐ جيدة ☐ سيئة ☐

5- تتوفر الحافلة على:

الراحة ☐ النظافة ☐ الأمان ☐

السلامة ☐ أكثر من عامل ☐

6- زمن الرحلة مناسب:

نعم ☐ لا ☐

7- في حالة لا ما هي الأسباب:

نقص في الحافلات ☐ الاكتظاظ في حافلة المرور ☐ كلاهما ☐

8- المشاكل التي تواجهها أثناء تنقلك:

غياب الأمن ☐ سوء المعاملة ☐

عدم الالتزام ☐ جميعها ☐

9- تغطي مؤسسة النقل الحضري كل متطلبات النقل على مستوى الحي:

نعم ☐ لا ☐