

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم -

كلية العلوم الاجتماعية

قسم علم الاجتماع

الموضوع:

النقل وعلاقته بالتخطيط الحضري

دراسة ميدانية بحي 600 مسكن بمدينة مستغانم

مذكرة لنيل شهادة الماستر في علم الاجتماع الحضري
(تنمية ومدن)

إشراف الأستاذ:

ذرذاري محمد

إعداد الطالبة:

عرجون سعاد

السنة الجامعية: 2012 - 2013

1- الإشكالية:

عرف العالم تزايد سكانيا مذهلا كان له دورا هاما في ظهور المناطق الحضرية وقد صاحب ذلك تطورا متسارعا للمدن و إمتداد مجالاتها و إزدياد عددها نتيجة تحرك السكان إلى الضواحي وقد عجلت السيارة التي تعتبر من أهم مظاهر تطور وسائل النقل في القرن 20 مما أدى إلى تطور المناطق الحضرية هذا ما أكسب المدينة خاصية الجذب، فالنقل يشكل جزءا مهما من الحياة المعاصرة وقد كان دائما كذلك في معظم المجتمعات في العصور العابرة، فهو مسؤول عن تنشيط حركة الحياة في المدينة بكافة أنشطتها و فعاليتها الإقتصادية و الإجتماعية والثقافية، كما يعتبر التخطيط الحضري من المواضيع العلمية التي نالت، إهتمام المختصين داخل تخصصات عدة ومنها علم الإجتماع الحضري، كفرع تطبيقي داخل علم الإجتماع العام وقد بدأ هذا الموضوع بفرض وجوده جليا داخل الساحة العلمية عقب إنتشار ظاهرة التصنيع و مانجم عنه من نمو مضطرد لسكان المدن بسبب العمال المهاجرين من الريف إلى المدينة وهو ما أثر على طاقتها الإستيعابية من خلال تزايد المستمر في البيئة الحضرية من خلال حدة الطلب على المرافق والخدمات المختلفة وقد أدى ذلك العجز إلى تدهور حاد للبيئة الحضرية من خلال ظهور المناطق المختلفة بها مشكلات إجتماعية وصحية، وسعيا لمواجهة هذه المشاكل تم صياغة عدة قرارات تخطيطية من قبل الدوائر الرسمية المختصة تقضي بإنشاء مجمعات سكنية موجهة لإسكان الفئات الوافدة والفقيرة بحيث يعد التخطيط الحضري أحد أهم أنواع التخطيط في المجتمع و نظرا لأنه يتجه إلى بيئة معينة مختلفة عن البيئات الأخرى من هنا أصبح للتخطيط الحضري طبيعة و صفات مميزة مستمدة من بيئة المدينة التي تتصف ببيئة إقتصادية متنوعة وحياة إجتماعية، كما أكدت التطورات الفكرية و الإجتماعية و الإقتصادية التي تبلورت في منتصف القرن 20 في مقدمتها حقوق الإنسان على طبيعة التخطيط الحضري فأصبح أكثر إتساعا وشمولا وربما أكثر نزعة نحو مراعاة إحتياجات الإنسان وسعادته، ومن هنا أصبح التخطيط الحضري ذا طبيعة مادية ومعنوية في آن واحد و يستند هذا الإتجاه إلى رؤية محددة للتخطيط الحضري وهي أنه يعالج ويتعامل مع الظواهر والمشاكل بطريقة تجعلها مترابطة ومتكاملة يؤثر كل منها في الآخر ويتأثر به.

والتخطيط الحضري يرتبط بالنقل داخل المدينة بحيث تشكل منظومة النقل الحضري أحد أهم أركان التنمية العمرانية المستدامة وخاصة المدن الكبرى فلا يمكن تصور أن نرسم خطط لتطوير المدينة دون وجود خطة للنقل الحضري تستهدف المجال والوسائل والفئات السكانية فالدراسات تدعو إلى ضرورة وضع خطة للنقل قبل المخطط العمراني وذلك لأهمية النقل في حياة سكان المدن وأنشطتهم، ورغم ما تتوفر عليه الدول المتقدمة من تقنيات حديثة إلا أن المشكلات المتعلقة بالنقل الحضري تبقى أزمة عالمية تعاني منها مدن العالم وتظهر أكثر تعقيدا في مدن العالم الثالث، ولاشك أن الجزائر ليست بمنأى عن هذه المشكلات خاصة وأنها مرتبطة ارتباطا وثيقا بإقتصاد المدينة كالنقل الحضري فقد أدى التزايد السكاني لبعض المدن الكبرى إلى تداخل الوظائف وتعدد الحركة وتنوع أسبابها مما شكل ظاهرة جديدة بالاهتمام والدراسة، فالجزائر تمتلك شبكة نقل متكاملة تحتوي على الأنواع الثلاثة (الشبكة البرية، الجوية، البحرية) وقد شهد هذا القطاع تغيرات عديدة شملت إعادة تنظيم مختلف أجزائه خاصة بمدينة مستغانم، ويساهم النقل البري بإعتباره أحد ركائز النقل في مستغانم بفعالية كبيرة في الدفع بالتنمية الإقتصادية و الإجتماعية إلى الأمام، ومع ذلك فالبعض يرى أن مدى ونسبة هذه المساهمة ضئيلة خاصة من حيث نوعية الخدمات المقدمة والبنية القاعدية لهياكل النقل عبر الطرق (الطرق ومحطات نقل المسافرين)، وللنقل الحضري نوعين داخل المدينة النقل الجماعي (الحافلة) والنقل الفردي (سيارة الأجرة) اللذين يمثلان عنصرين أساسيين في إحياء المدن، وقد حاولت مدينة مستغانم كغيرها من الولايات الكبرى في الجزائر الإستثمار في هذا المجال بهدف التحكم في التنقلات داخل المدينة وتسييرها بزيادة البنيات التحتية وزيادة الوسائل وتنوعها لكن لوحظ أن المشكل يزداد تأزما من يوم لآخر لغياب التنظيم العقلاني في تسيير مؤسسات النقل الحضري وعدم إستغلال الوسائل المتاحة وغياب التنسيق والتسيير المحكم للتخطيط الحضري ويظهر ذلك من خلال عدم إتساع شبكة الطرقات إنعدام الأرصفة وكثرة السيارات و الراجلين كل هذا يساهم في خلق مشكل التنقل في المدينة، وعليه نطرح الإشكال التالي:

- ماهي علاقة التخطيط الحضري بالنقل داخل مدينة مستغانم ؟

-الأسئلة الفرعية:

- 1- ماهو مستوى ونوعية الخدمة المقدمة في قطاع النقل الحضري؟
- 2- لماذا يلجأ الكثير من الأفراد إلى النقل الفردي؟
- 3- هل إختلالات التخطيط الحضري تؤثر على النقل داخل المدينة؟

2-الفرضيات:

- 1- خدمات النقل الحضري ضعيفة لا تلبي إحتياجات الأفراد خاصة أيام العطل والمناسبات.
- 2- يعتبر النقل الفردي ملجأ الكثير من الأفراد بسبب تدني وضعية النقل الجماعي.
- 3- الإختلالات العديدة على مستوى التخطيط الحضري تحدث عدم فاعلية النقل داخل المدينة.

3 -أهمية البحث:

-تبرز أهمية الدراسة في تسليط الضوء على:

- 1- حالة قطاع حيوي في حياة الفرد والمدينة.
- 2- إتجاهات وآراء المتنقلين التي تخص مستوى ونوعية خدمة النقل الحضري.
- 3- إبراز العلاقة بين التخطيط الحضري والنقل داخل الوسط الحضري.

4-منهج البحث:

المنهج المستعمل في هذه الدراسة هو المنهج الوصفي التحليلي، بحيث يعتبر المنهج الوصفي التحليلي: من أكثر المناهج إستخداما في جميع أنواع البحوث¹، يستخدم هذا المنهج لبساطته إذ يصف الباحث الظاهرة أي كان نوعها دون التعمق في أسباب حدوثها، وكذلك يقوم الباحث عن طريق هذا المنهج بتحليل الظواهر الإجتماعية الطبيعية حسب

¹ - إسماعيل شعباني، منهجية البحث في العلوم الإجتماعية، ط1، المعهد الوطني للتجارة، بن عكنون، الجزائر، 2005، ص39.

طبيعة البحث وإختصاصه فيستخدم النقد البناء الذي يسمح له بالوصول إلى النتائج المرجوة معتمداً على الدلائل المادية (إحصائيات) والمعنوي (وجهات النظر) وبالأحرى وجهة نظره، إذ يستخدم الباحث الدلائل الرياضية والبراهين العلمية للتوصل إلى الهدف¹.

-وعليه يمكننا القول أن المنهج المستعمل في هذه الدراسة هو المنهج الوصفي التحليلي بحيث نصف وضعية النقل وعلاقته بالتخطيط الحضري في مجال الدراسة وتحليل العوائق والمشاكل المتعلقة بالنقل الحضري وآراء وإتجاهات الأفراد حول النقل الحضري وقدرته على تلبية إحتياجاتهم اليومية.

5-العينة:

-تسمح العينة عادة بالحصول على المعلومات المطلوبة مع إختصار في الجهد والوقت نظرا لكبر حجم مجتمع الدراسة فقد تم أخذ 60 مفردة من مجموع المتنقلين تم إنتقاءها بطريقة قسدية تمثلت في 26 مفردة من سكان حي 600 مسكن بخروبة و34 مفردة من الأحياء الأخرى تمثلت في 19 مفردة من حي 348 مسكن و15 مفردة من وسط المدينة ، وكان إختيارنا لحي 600 مسكن لأنه حي جديد مقارنة بالأحياء الأخرى، ويعطي فكرة عن التخطيط للنقل في هذه الأحياء الجديدة التي يأخذها المخططون في المدينة بعين الإعتبار، كذلك من خلاله نحدد أكثر واقع النقل الحضري، بالإضافة إلى إختيار محطة 17 أكتوبر المسماة بعين الصفراء نظرا لأهميتها الكبرى بحيث تمثل قطب رئيسي لحركة النقل الحضري بأنواعه النقل الفردي والجماعي في بلدية مستغانم و حركة السيارات والراجلين من أجل تلبية إحتياجاتهم اليومية، وإخترنا الخط الرابط من محطة عين الصفراء إلى خروبة حي 600 مسكن مرورا بحي 348 مسكن، وكذلك مرورا بالمركز الجامعي عبد الحميد بن باديس من أجل إيصال الأفراد بهدف الدراسة أو العمل.

¹ - المرجع نفسه، ص39.

6- أدوات جمع البيانات:

من أجل الإحتكاك بميدان البحث والتعرف عليه وجمع المعلومات والمعطيات المتعلقة بموضوع الدراسة إعتد البحث على مجموعة من الوسائل والتقنيات هي:

6-1- الملاحظة: هي أهم أدوات البحث في علم الاجتماع، فهي تساهم في القدرة على خلق وتوليد أفكار جديدة في ذهن الباحث ودراسة جادة للسلوك الاجتماعي¹.

- وتعتبر الملاحظة إحدى أهم الوسائل المنهجية إستعمالا في البحث، بحيث تفيد في التعرف على ميدان الدراسة خلال الزيارات الإستطلاعية وأعطت صورة على المظهر العام للميدان خاصة مايتعلق بوضعية النقل الحضري ودوره في عمليات التواصل بين مركز المدينة والأحياء المحيطة بها، وتمثلت الملاحظة في الملاحظة المباشرة الغير مباشرة.

6-1-1- الملاحظة المباشرة: وهي الملاحظات اليومية لوضعية النقل الحضري داخل الحي السكني خاصة وفي المدينة على العموم، من خلال تدني خدمات النقل الجماعي وهذا راجع لكثرة المواقع، طول الإنتظار، الإكتظاظ وغيرها من العوامل، بالإضافة إلى قلته لاسيما أيام عطلة الأسبوع والمناسبات والأعياد.

6-1-2- الملاحظة غير المباشرة: وهي التي تستند على آراء وأقوال المبحوثين وإتجاهاتهم وذلك من خلال إيجاباتهم عن طريق الإستمارة، وتتمثل في إنعدام التنظيم و التسيير من طرف الهيئات المسؤولة عن هذا القطاع، و إنتشار الأفات الإجتماعية كالسرقة والإعتداء في محطات النقل الحضري.

¹ - محمد الجوهري، البحث الاجتماعي الأسس النظرية والخبرات الميدانية، ط1، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1993، ص116.

2-6- إستمارة المقابلة: تعتبر الإستمارة من أكثر أدوات جمع البيانات إستخداما وشيوعا في البحوث الإجتماعية وتتميز بإختصار الجهد أو التكلفة أو سهولة معالجة البيانات ويستخدم فيها التحليل الكمي بالطرق الإحصائية والتحليل الكيفي ويتمثل في التحليل السسيولوجي حول الظاهرة من طرف الباحث وقد إستعملنا في هذه الدراسة إستمارة المقابلة بحيث يقصد بها قائمة الأسئلة، أو الإستمارة التي يقوم الباحث بإستقاء بياناتها من خلال مقابلة تتم بينه وبين المبحوث¹.

- الإطار المكاني: بما أن موضوع البحث المتمثل " علاقة النقل بالتخطيط الحضري داخل المدينة" وكان إختيارنا لحي 600 مسكن بخروبة ببلدية مستغانم .

وهذا الحي جاء كمشروع للبناء من الصندوق الوطني للسكن SNL ضمن البرامج السكنية 1997- 1998 السكن التطوري، تضمن هذا المشروع ثلاث برامج تمثلت في برنامج 102 وحدة سكنية (LSP) سنة 1999 تمثلت في 30 مليون إعانة من طرف الدولة، و برنامج 600 وحدة سكنية سنة 2003 كذلك 30 مليون إعانة، وبرنامج 123 وحدة سكنية (LSP) سنة 2006 وهي جاهزة².

الجدول رقم 01: يمثل توزيع السكن والسكان

عدد البنيات	مشغول	شاغر	إستعمال مهني	مجموع المساكن	Nomberde Ménages	الذكور	الإناث	مجموع
67	152	94	02	248	152	396	386	782
136	155	119	04	278	156	389	369	758
111	111	101	01	213	111	289	272	561

المصدر: الديوان الوطني للإحصائيات، الإحصاء العام الخامس للسكن والسكان 2008.

- الإطار الزمني: المدة التي إستغرقها البحث الميداني تمثلت في مرحلتين المرحلة الأولى تمثلت في توزيع إستمارات البحث على الأفراد ومرحلة الثانية جمع الإستمارات التي تم

¹- محمد علي محمد، علم الاجتماع المنهج العلمي، ط3، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1986، ص475.

²- مديرية البرمجة ومتابعة الميزانية، ولاية مستغانم، 2013.

توزيعها وذلك عبر فترات مختلفة تمثلت في الفترة الصباحية ومنتصف النهار والفترة المسائية وكانت في بعض الأحيان توزيعها صباحا وإسترجاعها مساء وإمتدت الفترة من تاريخ 2013/05/01 إلى 2013/05/08.

07- تحديد المفاهيم:

7-1- المدينة: نظرا لأهمية هذا المفهوم فقد عرف عدة تعاريف ولعل من أهمها نذكر مايلي:

أ/- سوروبكين وزمرمان: أن تعريف المدينة يتطلب أن يأخذ الإعتبار عددا من الخصائص التي تميز المجتمع الحضري عن المجتمع الريفي، وهي المهنة، البيئة، حجم المجمع، كثافة المجتمع، تجانس أو لاتجانس السكان، الحراك الإجتماعي، نسق التفاعل.

ب/- أبريك¹Abric: هي مجموعة منتظمة من الآراء، المعتقدات، المعلومات والمعارف¹.

ج/- جاكوب Jacob: "أنها تتكون إنطلاقا من الحوار أو برنامج تحريكي كالسفر، التجارة وغيرها"².

د/- سبرير: في تعريفها يظهر شكلين وهما:

- منها ما ينقل بسرعة من جيل إلى جيل آخر هذا ما يسمى بالتقاليد.

- يوجد تقاليد عصرية تنتشر لدى الأفراد تنتقل عن طريق الإحتكاك، وهذا ما سماه بالموضة.

ه/- ماكس فيبير Max Weber: "المدينة تتكون من مجموعة مساكن ومن الناحية الإقتصادية تعرف للإقامة يعيش سكانها على أساس التبادل والتجارة أكثر مما يعيشون على الزراعة نظرا لوجود السوق الذي يمثل جزءا من حياة الناس اليومية ولهذا فإن المدينة هي مكان السوق".

¹ -Abric, Pc des représentatons sociales, Paris, PUE , 1983, p 203.

²-Jacob , Pc des représentaties des l'espace , projet une réflexion théorique d'architecture, Paris, les éditions de la villette, 1987, p123.

7-2- مفاهيم خاصة بالنقل الحضري:

7-2-1- حجم المرور: عدد المركبات التي تمر بنقطة أو محطة على الطريق خلال فترة زمنية محددة.

7-2-2- الحصر المروري: عملية لقياس حجم المرور في الوقت الحالي – وقت حصر-

7-2-3- الوقوف: مكوث عربة في طريق خارج الظروف المميزة للتوقف ويكون المحرك صامتا.

7-2-4- التوقف: مكوث عربة مؤقتا على الطريق طول المدة اللازمة لركوب أشخاص ونزولهم وشحن البضائع وتفريغها مع بقاء السائق في مكان قيادة السيارة أو بالقرب منها ليتمكن عند الإنتهاء من تغيير مكانها ويكون المحرك مشغلا.

7-2-5- الطريق: هي كل المسالك العمومية المفتوحة لحركة المركبات.

7-2-6- سيولة الحركة: هي سهولة الحركة وسلاستها وتعني قطع مسافة في أقل وقت ممكن.

7-2-7- كثافة المرور: هي عدد العربات التي تشغل وحدة طولية محددة من الطريق عند لحظة معين¹.

7-2-8- الشرايين: الطريق الرئيسية وخطوط ومحاور النقل العمومي التي يتميز بحجم معتبر من الحركة هذه الشرايين موجهة لخدمة المناطق الحضرية الداخلية المحيطة بالمدينة.

7-2-9- مفترق طرق النشاطات: مناطق تركز تعتمد النقل في البلدية وعلى حركة المشاة وتعطي قوة لتركز المجالات السكنية ومناطق مهياة بنقاط تقاطع خطين أو أكثر من النقل العمومي والأنواع الأخرى.

1- بوقنة سليم، دراسة نوعية الخدمة لدي مستعملي النقل الحضري الجماعي دراسة ميدانية في مدينة قسنطينة، مذكرة مقدمة لنيل دراسة الماجستير، (غ.م)، كلية العلوم الإقتصادية وعلوم التسيير، جامعة منتوري، قسنطينة- الجزائر، 2005، ص20.

10-2-7- مراكز تغير المسار: هي نقاط تغير رئيسية داخل مختلف أنواع مسارات النقل تقع في نقاط تلاقي الشبكات لتسهيل تغيير أو التبديل بين مختلف أنواع النقل، يزداد حجمها بزيادة المناطق الحضرية، مراكز تغيير المسار يساهم في مفترق طرق النشاطات المختلفة وكذلك تعطي عموماً مناطق حضرية كبيرة في تجمعات سكنية تقع جانبها محطة المسافرين.

11-2-7- الراجلين: الأشخاص الذين يتجولون على الأقدام أو ينتقلون بسرعة المشي.

12-2-7- نقطة تقاطع: نقطة التقاطع بين خطين للنقل العمومي أو أكثر عموماً مختصة بالتعمير عن طريق الكثافة العالية للمناطق المحيطة بها.

13-2-7- طرق جامعة: ممرات للتحرك خطوط النقل العمومي التي لها مستوى تحرك أقل من الشرايين بين الأحياء بطريقة مستمرة لتسهيل استعمالها كخطوط نقل عمومي وتهيأ بكثافة عالية جداً على عكس المناطق السكنية.

14-2-7- الطرق المحلية: طرق للحركة تتحمل سعة قليلة وبسرعة صئيلة المستعملة في الخدمات المجاورة للتنقلات الطويلة¹.

¹ - بوقنة سليم، المرجع السابق، ص21.

8-المقاربة النظرية:

8-1- نظرية التغير الإجتماعي:

أشار والبر مور willbert Moore أن كلمة نظرية قد تبدو ظاهريا كلمة بسيطة إلا أنها ضمنيا كلمة لأنها ببساطة تتكون من شبكة من الفروض هي مثيرات من علاقات محكمة بين متغيرين أو أكثر، أفعال، صفات يمكن قياسها وتصنيفها، أو القضايا التي ترتبط فيما بينها بعلاقات متبادلة القضايا هي تعبيرات عن علاقات متبادلة بين واقعين حقيقيين أو أكثر أو بين مفاهيمين أو أكثر وفيما يتعلق بظاهرة ما أو مجموعة من الظواهر والنظريات الاجتماعية هي نماذج للحقيقة الاجتماعية¹.

إن المقاربة النظرية تختلف حسب طبيعة الموضوع ولهذا إرتأينا إدراج موضوع دراستنا ضمن نظرية التغير الاجتماعي، فالتغير الاجتماعي كعامل عرفه المجتمع والذي شمل معظم النواحي وظهر هذا التغير جليا في عدة مظاهر فهو عبارة عن كل التحولات التي يمكن ملاحظتها في زمن أو فترة زمنية معينة والتي لا تؤثر بصورة أو عبارة على البنية الاجتماعية إنما تؤثر على مجرى تاريخ مجتمع ما، فالمجتمع منذ القديم كانت وسائل النقل تتمثل في عربات تجرها الحيوانات، لكن بعد ظهور السيارة تغير ترتيب الأشياء حيث تعطي للإنسان حرية التنقل والحركة وإختصار للوقت والجهد.

8-2- الإتجاه القائم على متغير التكنولوجيا:

- يعتمد أنصار هذا الإتجاه أن التكنولوجيا بإزدياد أثرها على الحياة الاجتماعية في المجتمعات، تصبح بالنسبة للمدينة متغيرا مستقلا ويكون التصنيع فيها نموذجا خاصا من التكنولوجيا ويعتبر " وليم أجبرن " و " هولي " من بين أولئك الذين دعموا هذا المدخل².

- إذ ينظراني إلى التكنولوجيا على أنها المتغير الأساسي من حيث التأثير على سكان المدن ومناطق إقامتهم وكذلك أماكن عملهم وقد ربط " أجبرن " بين تكنولوجيا النقل المحلي والنقل بعيد المدن، وتأثر الحياة الداخلية بها وهذا ما يبينه " أموس هولي " عندما قرر بأن

¹ - عدلي أبو طاحون، التغير الاجتماعي، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2008، ص31.

² - محمد عاطف غيث، علم الاجتماع الحضري مدخل نظري، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1988، ص61.

إنتشار وتناثر المراكز الحضرية بمثابة رد فعل مباشر في الحركة والتي حققتها التكنولوجيا. ويتخذ " جورج" موقفا مختلفا إلى حد كبير فقد ذهب إلى أن الناس يفضلون الإقامة في وسط المدينة رغم تطور وسائل النقل إذ يشير إلى التحولات التي طرأت على التفضيلات القيمة والميل نحو السكن في الضواحي إستجابة لظروف العصر وتطور تكنولوجيا النقل. ففي القرون الماضية كان الإنسان يتنقل من خلال الحيوانات والعربات المصنوعة من الخشب أو الحديد لكن بفضل تطور التكنولوجيا اخترعت السيارة والحافلة والترامواي وغيرها من الوسائل التي تساهم في تسهيل عملية تنقل الأفراد في المدن¹.

9- الدراسات السابقة:

9-1- الدراسة الأولى:

- زعزوع 2004 رحلة المرأة اليومية للعمل في جدة، دراسة تطبيقية على النساء العاملات في قطاع التعليم في جدة، دراسة مقدمة لندوة النقل الجامعي والحل المستقبلي لمشكلات المرور في المدن العربية، جامعة الملك عبد العزيز، جدة.

- تناولت هذه الدراسة رحلة العمل اليومية للنساء العاملات في قطاع التعليم في مدينة جدة ومشكلة الانتقال من موقع السكن إلى موقع العمل، بهدف التقليل من الأثر السلبي للمسافات الفاصلة بين (موقع السكن)، بغية الوصول إلى أهداف وتقديم نموذج عملي قابل للتطبيق على رحلات العمل في جميع مدن المملكة العربية السعودية. لتستعين بها جهات الاختصاص في التخطيط المستقبلي لحركة النساء القطاعات المختلفة. وفي تحليل تفاعل خصائص رحلة العمل اليومية، وقد خلصت الباحثة في دراستها إلى عدد من النتائج منها:

- بلغ متوسط العمل (5.11كلم) في مدينة جدة، وإستغرقت العاملات زمنا بلغ (16.5 دقيقة)² وفي ذلك دلالة على أهمية الوقت وأنه أقوى العوامل المؤثرة في رحلة العمل جراء إزدحام مواقع العمل، لتسهيل رحلة عمل المرأة ودراسة الإحتياج الفعلي لكفاءة شبكة النقل في جدة لإرتباطها ببنية المجتمع وخصائصها الإجتماعية والإقتصادية. وإستنتجت الدراسة مايلي:

¹- فادية عمر الجولاني، علم الإجتماع الحضري، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 1993، ص88.

²- maito : me @ Dr laila zazoe.com

- أشارت نتائج الدراسة إلى أن 83.48% من العاملات في قطاع التعليم يستخدمن وسائل النقل الخاصة في رحلتين للعمل.

- أبرزت النتائج أن 47.61% من مجموع السائقين هم من غير السعوديين.

- أظهرت نتائج تطبيق نموذج الاحتمال على المسافة المقطوعة للعاملات في القطاع التعليمي في مدينة جدة أن المسافة القصوى أو الحد الخارجي للرحلة إلى العمل داخل جدة بلغ 9.12 كلم وعليه فإن كل من زادت رحلتها عن هذا الحد سوف تكون عرضة لتأثيرات مسافية معوقة إقتصادية كانت إجتماعية أو بدنية أو نفسية.

- بلغ متوسط تكلفة النقل الشهري 723.03 ريالاً للعاملات في قطاع التعليم، وترتبط على ذلك فإن نسب العاملات تتراجع مع إنتقال المرأة العاملة 23.1 ريالاً في اليوم بإستخدام وسيلة النقل الخاصة، وما يعادل 10-16 ريالاً يومياً لمن يستخدمن وسيلة النقل المؤجرة¹.

9-1- الدراسة الثانية:

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

جاءت هذه الدراسة في موضوع النقل بحيث تطرق في مراحله الأولى إلى الأهمية الإقتصادية والمجالية بقطاع النقل من خلال التفاعل المتبادل بين هياكل النقل والمجال الذي تهيكله وعلى النقل الجماعي للمسافرين كنمط شهد في نهاية الثمانينات تغيرات وأثار كبيرة وهذه الدراسة تأتي لتشمل كل عناصر منظومة النقل على إعتبار أنه لا يمكن تنظيم وتفعيل دور النقل الجماعي للأفراد خاصة في المجالات الحضرية (النقل الحضري²)، خارج الثنائية التي تربطه بالنقل الفردي (إستعمال سيارة خاصة) وتنوع وسائط النقل يجعلنا تحقيق درجة مثلى للتكامل. بين مختلف أنماط النقل من جهة أخرى يجب تأكيد ترابط كبير بين

¹ -Maito : me @ Dr laila zazoe. com

² -عبد الحكيم كبيش، التمدد الحضري و الحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، أطروحة لنيل درجة دكتوراه العلوم في تهيئة المجال، كلية علوم الأرض الجغرافيا و التهيئة العمرانية، {غ.م}، جامعة منتوري، قسنطينة – الجزائر، 2010- 2011، ص341.

تأثير نمو المدينة بمختلف إشكاله كالتمدد الحضري وتأثيره في مسافات التنقل ما يجعل تخطيط الحراك لا يمكن أن يتم بمعزل عن تخطيط العمران وكلاهما يحقق التنمية الحضرية ويضمن بيئة ملائمة للعيش.

ويمكن جمع نتائج هذه الدراسة في مجموعة من المحاور التي نراها أساسية:

- تمدد حضري غير مسبوق في النطاق أدى إلى استهلاك مفرد للمجال.
- قصور أدوات التهيئة والتعمير في توجيه التمدد.
- زيادة الحراك والطلب على النقل فقد بلغ متوسط مجموعة التنقلات 2.32 تنقل/فرد/اليوم في سنة 2004 .
- غياب تخطيط المرور و الحراك.
- مشاكل منظومة النقل الجماعي في مدينة سطيف.
- انتشار كبير لنشاط النقل غير مرخص¹.

1- المرجع نفسه، ص341.

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة عبد الحميد ابن باديس

كلية العلوم الاجتماعية و الإنسانية

قسم علم الاجتماع (ل م د)

إستمارة مقابلة موجهة إلى سكان حي 600 مسكن

هذه الاستمارة معدة خصيصا لإنجاز بحث علمي لتحضير مذكرة الماستر في علم الاجتماع

الحضري الموسومة بعنوان: " النقل و علاقته بالتخطيط الحضري فيالمدينة " .

و لهذا الغرض نطلب منكم مساعدتنا في الإجابة عن أسئلة الاستمارة، علما أن المعلومات

التي تقدمونها لنا ستحظى بالسرية التامة و لا تستخدم إلا لأغراض البحث العلمي.

ملاحظة:

للإجابة عن الأسئلة ضع علامة (x) أمام الاختيار المناسب.

وشكرا.

أولاً: البيانات الشخصية للمتنقل

1. الجنس: ذكر ☐ أنثى ☐
2. السن:
3. الحالة المدنية: أعزب ☐ متزوج ☐ مطلق ☐ أرمل ☐
4. المستوى التعليمي: بدون مستوى ☐ ابتدائي ☐ متوسط ☐ ثانوي ☐ جامعي ☐
5. مكان الإقامة: حي 600 مسكن ☐ حي 48 مسكن ☐ وسط المدينة ☐
6. مكان تنقلك: العمل ☐ الدراسة ☐ البيت ☐

ثانياً: مستوى خدمات النقل الجماعي

7. هل وسائل النقل متوفرة في الحي الذي تسكن فيه؟
نعم ☐ أحيانا ☐ لا ☐
8. هل أنت تستعمل النقل الجماعي؟
دائما ☐ أحيانا ☐ نادرا ☐
9. ما رأيك في النقل الجماعي (الحافلة)؟
جيد ☐ متوسط ☐ سيء ☐
10. هل تواجه صعوبات في تنقلك؟
أحيانا ☐ دائما ☐ أبدا ☐
11. ما هي الأوقات التي تواجهك فيها مشكل التنقل في اليوم؟
صباحا ☐ منتصف النهار ☐ مساء ☐
12. ما هي الأيام التي يكون فيها نقص في وسائل النقل الجماعي؟
نهاية الأسبوع ☐ الأيام العادية ☐ المناسبات و الأعياد ☐
13. ما هي سلبيات النقل الجماعي؟
كثرة المواقع ☐ التسعيرة ☐ الإكتضاض ☐ عدم الإحترام ☐ طول الإنتظار ☐
14. ما هي الأسباب التي تساهم في ضعف خدمات النقل الجماعي؟
قلة الناقلين ☐ كثرة المسافرين ☐ إنعدام التسيير و الرقابة ☐

ثالثاً: النقل الفردي

15. هل تستعمل النقل الفردي؟
دائما ☐ أحيانا ☐ لا ☐

16. ما رأيك في النقل الفردي (سيارة الأجرة) ؟

جيد ☐ متوسط ☐ سيء ☐

17. لماذا تلجأ إلى إستعماله ؟

وفرتة ☐ سرعته ☐ عدد المقاعد ☐

18. كم يستغرق الوقت للوصول إلى المكان الذي تتجه إليه ؟

أقل من 20 دقيقة ☐ أكثر من 20 دقيقة ☐

19. ما رأيك في تسعيرة النقل الفردي؟

باهظة ☐ منخفضة ☐ ملائمة ☐

20. كيف هي معاملة سائق سيارة الأجرة مع المتنقلين ؟

جيدة ☐ عادية ☐ سيئة ☐

21. هل تتوفر وسائل الراحة و الأمان في وسائل النقل الفردي ؟

نعم ☐ لا ☐

رابعاً: علاقة التخطيط الحضري بالنقل

22. هل يتمشى تخطيط المدينة مع حركة المرور ؟

نعم ☐ لا ☐

23. هل تتوفر كل أحياء مدينة مستغانم على وسائل النقل الحضري ؟

نعم ☐ لا ☐

24. هل يلتزم الناقلون بالخطوط المخصصة لهم ؟

نعم ☐ لا ☐

25. هل أنتم راضون على حركة المرور داخل المدينة ؟

نعم ☐ لا ☐

26. هل تتوفر محطات النقل الحضري على الأمان ؟

نعم ☐ لا ☐

27. ما هي أسباب اختناق المرور في المدينة في رأيك ؟

كثرة السيارات ☐ كثرة الراجلين ☐ شبكة الطرقات ☐ عدم تنظيم حركة المرور ☐

28. هل يستطيع المخطط إيجاد حلول لمشكل النقاط السوداء في مدينة مستغانم ؟

نعم ☐ لا ☐

إذا الجواب بنعم فما هي هذه الحلول:

☐ ✓ إعادة النظر في شبكة الطرقات.

☐ ✓ إعادة توزيع محطات المسافرين.

☐ ✓ خلق نطاقات حضرية جديدة للتوسع المستقبلي.

مقدمة

أصبح من المعتاد النظر إلى الانتشار الواسع والسريع في حركة التمدن على أنها مشكلة حرجة بالنسبة للدول خاصة الدول النامية، حيث يتظاهر الإرتفاع في معدلات النمو الطبيعي مع الهجرة من الريف إلى الحضر ليزداد تعداد سكان المدن بصورة كبيرة، ففي العقود الأخيرة تضاعف عدد سكان الحضر في معظم الدول النامية، وترافق هذا النمو الضخم في السكان مع الإلتساع الكبير في مساحات المدن، ومستويات مرتفعة من الأنشطة الإقتصادية، وبالتالي إرتفاع حاد في الطلب على النقل الحضري بشكل لا يتلائم مع المعروض من التسهيلات، وهذا يثير قضية شديدة الأهمية في ضوء النقص الحاد في الموارد المتاحة لمواجهة متطلبات حركة التضر المتسارعة، ويعتبر الموقف القائم للنقل الحضري في الدول النامية على درجة بالغة الخطورة، فقد وصل الإزدحام في المدن الكبرى إلى حد يثير قلق الحكومات، نظرا لما للإزدحام من تكاليف خاصة، إجتماعية وبيئية لها إنعكاسات على الفرد والمجتمع و على أداء كافة القطاعات الحضرية الأخرى.

وفي مواجهة هذه المشاكل المتفاقمة قامت الحكومات في العديد من الدول بتخصيص الجزء الأكبر من ميزانيات المدن لقطاع النقل، سواء للإنفاق على البنية الأساسية للنقل من طرق وسكك حديدية و ذلك لزيادة طاقة التسهيلات المتاحة لتتماشى مع الطلبات المرتفعة على تسهيلات المرور، و رغم أن النتائج لم تكن بحجم ضخامة النفقات، ولا يزال القصور في أنظمة النقل قائما سواء من حيث كفاءة طاقتها أم من حيث كفاءة إدارتها و تشغيلها.

هذا الأمر يتطلب مزيدا من الإستثمارات طويلة الأجل و لتأمين نظام نقل حضري فعال و ربطه مع نظام النقل الذي يخدم البلد ككل، كما يشير موضوع الإدارة العلمية والتنظيم و التخطيط السليم للنقل والمرور، مما يستلزم وجود أجهزة متخصصة و هياكل مؤسسية قوية لتخطيط وتنظيم إدارة النقل، ليس إستجابة إلى متطلبات الحركة الحضرية فحسب وإنما لربط قطاع النقل بإستراتيجية التنمية الحضرية و القومية للبلد ككل.

ويشكل موضوع التخطيط الحضري نقطة تقاطع بين عدد من التخصصات العلمية المختلفة ومن بينها علم الإجتماع الحضري ويعود ذلك بالأساس إلى تعدد المشكلات

المرتبطة بالمدينة و تشعبها وهو ما أدى إلى تعدد و إختلاف المداخل التصورية والمقاربات المنهجية التي الموضوع كما تباينت تبعا لذلك طرق تطبيق هذه المداخل على مختلف المجتمعات نظرا لتباين أبنيتها و مستوياتها الحضرية.

وعليه فإن المدن الجزائرية تعاني حاليا من مشاكل كثيرة ومتراكمة نتجت عن التعمير السريع منذ الإستقلال، تحت تأثير أزمة السكن والضغط المتزايد على المرافق و الخدمات فإزداد الطلب على العقار الذي عجزت أدوات التهيئة والتعمير على توفيره و أصبحت المدينة تعيش واقعا مزريا من آثاره الواضحة إنتشار التعمير العشوي في أطراف المدن، وتشكل أحياء سكنية هشة أدت إلى تشويه النسيج العمراني، ومن بين هذه المدن نجد مدينة مستغانم التي تعيش حركة حضرية كبيرة وهي ورشة مفتوحة على عدة مشاريع هامة شملت كل القطاعات و أدت إلى زيادة مساحة المدينة و إرتفاع الطلب على وسائل النقل، الناتج عن تمدد مسافات التنقلات اليومية.

وفي ضوء هذه الأهمية التي توجه لموضوع التخطيط الحضري فإن الدراسة الراهنة تنطلق من رؤية تصورية تعتمد على الواقع في تشخيص العلاقة بين النقل والتخطيط الحضري وذلك بأحد المتجمعات السكنية الحضري الجديدة المتمثل في حي 600 مسكن بخروبة بمدينة مستغانم.

وستحاول الباحثة في هذه الدراسة المتضمنة مشكل النقل وعلاقته بالتخطيط الحضري من خلال خطة بحث شاملة لأربعة فصول نذكر وهي كالآتي:

- الفصل الأول: المتمثل في الإطار المنهجي الذي يضم الإشكالية، الفرضيات، أهمية البحث، منهج الدراسة، تحديد المفاهيم، المقاربة النظرية، الدراسات السابقة.

- الفصل الثاني: تحت عنوان النقل والتخطيط الحضري يتضمن بحثين هما

- أولا: النقل الحضري تناولت فيه مفهوم النقل، لمحة تاريخية لوسائل النقل، العوامل المؤثرة في جغرافيا النقل، مشكلات النقل والتنقل بالمدينة، أهمية النقل.

- ثانيا: التخطيط الحضري تناول تعريفه، مبادئه، صفاته، أدوات التخطيط الحضري، أنماطه، ومقاييسه، أهدافه، والصعوبات المتعلقة به، دراسة مشاكل النقل، أنواع الخطط للتخطيط للنقل.

- الفصل الثاني: النقل في مدينة مستغانم تناول مبحثين هما.

- أولا: الهيئات والأدوات التي تساهم في تنظيم النقل والمرور تناول هذا المبحث أدوات تخطيط وتنظيم النقل، القوانين و التشريعات في قطاع النقل، الفاعلون في قطاع النقل، العوامل المتحركة فيه.

- ثانيا: ولاية مستغانم والنقل الحضري تناولت فيه نبذة حول مدينة مستغانم في كل القطاعات، النقل داخل الولاية، الهياكل القاعدية المتواجدة حاليا، المشاريع المبرمجة في البرنامج الخماسي 2010-2014.

- الفصل الرابع: الجانب الميداني تناول مايلي: التعريف بمجال الدراسة، تحليل المعطيات، مناقشة الفرضيات، النتائج العامة والخاتمة.

تمهيد:

تعد المدن من أبرز الظواهر البشرية ، كونها تمثل مركزا للتجمعات السكانية ، والتي لا يمكنها تأدية وظائفها في غياب حركة السكان ، فبالرغم مما تتوفر عليه هذه المدن من مزايا فهي توفر مختلف المرافق و الخدمات الضرورية للحياة الحضرية. وتوالت التطورات حيث أصبح للنقل وظيفة أساسية تتمثل في تحقيق تكامل للنشاط البشري من خلال الربط بين مختلف أنحاء المدينة، ويعتبر تنظيم وتخطيط النقل من المسائل المطروحة اليوم بحدّة ضمن قضايا التنمية والتهيئة في دول العالم النامي بشكل والجزائر بشكل خاص فعنصر النقل والتخطيط الحضري يحضر دائما في صلب القضايا التي تستدعي البحث والتحليل السوسيولوجي.

وتشكل عملية المزاوجة والتنسيق بين التخطيط الحضري وتخطيط الحراك رهانا حقيقيا للمدن التي تريد التغلب على مشاكل التنقل والاختناقات المرورية، وتعتبر منظومة النقل الحضري أحد أهم أركان التنمية العمرانية المستدامة بالأوساط الحضرية وخاصة بالمدن الكبرى.

أولاً: النقل الحضري.

1-1- مفهوم النقل:

يعتبر النقل من الأنشطة المرتبطة بحياة الفرد التي يسعى دوماً لإدراجها في أولويات اهتماماته وذلك لإشباع حاجاته الشخصية والاجتماعية والاقتصادية وبدأ هذا المفهوم يظهر في حياة الإنسان منذ أن اتسمت بالترحال والاستقرار وذلك نتيجة الحركة والسكون التي يعرفها، ومع مرور الزمن تطورت حياة الإنسان وتغيرت وازدادت تعقيداً فتعددت الآراء حول تعريف مصطلح النقل ولكل يعرفه حسب اختصاصه، فهناك من يراه خدمة وسيطية، وهناك من يراه خدمة إنتاجية والبعض الآخر يراه نشاطاً اجتماعياً.

1-1-1- النقل لغة :

تعني كلمة النقل لغة "تحويل الشيء من مكان إلى آخر"¹ أي هو عملية تحريك وحمل وانتقال من مكان إلى آخر.

1-1-2- تعريف النقل من الناحية الاقتصادية :

يعرف النقل من الناحية الاقتصادية على أنه وسيلة مادية تحوي مجموعة من التقنيات المسطرة من أجل نقل الأشخاص و البضائع². ويعرف أيضاً بأنه تحرك الأشخاص و السلع من إقليم معين³. ويعرف على أنه نشاط للخدمات متعلق بوظائف الإنتاج⁴.

1-1-3- تعريف النقل من الناحية القانونية:

- جاء تعريف النقل في القانون الجزائري في المادة 16 من القانون رقم 17/88 المؤرخ في 10 مايو سنة 1988 مايلي : "يعد نقلاً كل نشاط ينقل بواسطته شخص طبيعي أو معنوي أشخاصاً أو بضائع من مكان لآخر على متن مركبة مهما كان نوعها".

¹- المنظمة العربية للتربية للعلوم والثقافة، المعجم العربي الأساسي، طبعة لاروس، 1989، ص1225.

²-Ziv, Jean clande et Napeleon charles, Le transport urbain, Dunod, France, 1981, p1.

³ - Tefre, Martine, Economie des les transport, Ellipses, France, 1996, p2.

⁴ - Frybourg, Michel, L'innovation des les tronsport, Paradigme, France, 1986, p11.

1-1-4- تعريف النقل اصطلاحاً:

يعرف سكوت جرير Scott gréer: "النقل أنه دورة الأفراد أو الطاقة و البضائع و الخدمات يقوم بها أشخاص فاعلون اجتماعيون لتحقيق أهداف اجتماعية"¹.

كما يعرف النقل بأنه جزء حيوي من الحياة اليومية لمعظم الناس إذ يوفر لهم الحركة و الانتقال بين الأماكن المختلفة منها و خارجها. للنقل أنواع بحري، جوي، و بري هذا الأخير يعرف بأنه نشاط يقوم من خلاله شخص طبيعي ينقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكة الحديدية على متن مركبة ملائمة.

كذلك يعرف النقل الحضري: أنه خدمة تقوم بالربط بين مختلف نقاط التجمع الحضري، تخص تنقل الأفراد وفقاً لخطة تغطي كل الاحتياجات وتحقق التكامل والانسجام و الهدف منه إعطاء ديناميكية للحياة في المدينة لكل المستعملين.

1-2- لمحة تاريخية عن وسائل النقل :

إن النقل بوسيلة أو بأخرى يبدو أنه كان أمراً ضرورياً للإنسان منذ نشأته وأبسط وسائل النقل المعروفة هي استخدام الأيدي في الحمل، وكذلك الأكتاف و الظهر بدون استخدام أية وسيلة مساعدة أخرى، لكن يبدو أن الإنسان منذ القديم قد عرف استخدام نوع من الوعاء، وأنواع من الخيوط والأحبال ليتمكن من زيادة طاقته في الحمل ونقل الأشياء، برغم أن القوة المحركة ظلت هي الطاقة العضلية التي تحرك الإنسان سيرا على الأقدام².

عرف الإنسان أولى وسائل النقل التي تعتمد على جهده العضلي أو جهد الحيوان مثل النقل المائي و البحري وحتى وقتنا الحالي، فإن نوع النقل يتوقف على طبيعة المواد الخام التي تحملها، فإن كانت ثقيلة ورخيصة وتشغل حيزاً كبيراً فضلت النقل المائي، كذلك فإن الصناعات يغريها القيام في أماكن معينة في الوديان أو على طول الطرق الحديدية و البرية ففي لندن تقع أهم النطاقات الصناعية على ضفاف التميز، وقد بدأت المجتمعات

¹ حسين عبد الحميد أحمد رشوان، التخطيط الحضري دراسة في علم الاجتماع، مركز الإسكندرية للكتاب، القاهرة، 2005، ص 155.

² محمد رياض، جغرافيا النقل، دار النهضة العربية، بيروت، 1974، ص 31.

الصغيرة و المعزولة في الاتصال بعضها ببعض من خلال عمليات التجارة بعد أن طورت وسائل النقل فاستخدمت العربات والسيارات التي تجرها الخيل ، وقام التاجر بدور الوسيط الذي يجمع فائض الإنتاج ويخزنه وينقله إلى الأسواق ليبدله بمنتجات أخرى وظل هذا الأسلوب معمولاً به حتى أوائل القرن التاسع عشر في لندن ونيويورك وباريس ومع اكتشاف البخار كمصدر جديد للطاقة في مجال الصناعة و النقل ، أمكن باستخدام السكك الحديدية نقل كميات ضخمة من المواد والأفراد على مسافات متباعدة وفي فترات أقصر، كما تم نقل المواد الخام مرتفعة الثمن وسهلة النقل وفي عام 1809 اكتشفت فيلتون Fulton قارباً بخارياً وأدى استخدام السفن التي تسير بقوة البخار إلى زيادة حجم التجارة ، وقيام المدن على شواطئ البحار وفي الربع الأخير من القرن التاسع عشر استخدمت الطاقة الكهربائية فظهرت القطارات الكهربائية الترام الذي يجري على قضبان في شوارع المدينة وهكذا حل الترام الذي يسير بقوة الكهرباء محل الترام الذي تجره الخيل ، ثم ظهر الأمتوبيس الذي يسير بقوة البنزين .

وقد قدم ذلك فرصاً أرخص للتنقل بين أجزاء المدينة المختلفة و المتباعدة و جعله يتسم بالسهولة والكفاءة الأعلى، كما انتقلت المصانع من وسط المدينة إلى الضواحي، فتوسعت المدن إلى الأطراف و أصبحت قوة العمل قادرة على التحرك إلى أبعد مكان. وكان لهذا جميعه أثر في توسع شوارع المدينة ومع القرن العشرين ظهرت آلة الاحتراق الداخلي¹ ، وظهرت السيارات العامة الأوتوبيسات أولاً ثم السيارات الخاصة مجال خدمة المدينة وقد زادت معدلات ملكية السيارات الخاصة في كثير من مدن العالم الغربي، ففي بريطانيا ارتفع هذا المعدل بين سنتي 1963-1971 من 160 سيارة إلى 220 سيارة لكل فرد.

وقد نتج عن ذلك تخلص المدينة من قيود الطرق الحديدية ، وأصبحت الطرق أكثر مرونة ، فأدى ذلك إلى زيادة حركة الأفراد من سكان المدن وقد انعكس ذلك على ظهور الضواحي ، وتم كذلك إنشاء طرق حلقة دائرية عند أطراف المناطق الحضرية.

¹حسين عبد الحميد أحمد رشوان، مشكلات المدينة، المكتب العربي الحديث، القاهرة، 2001، ص125.

وتعتبر السيارة وسيلة تنقل شخصية معاصرة، والتنقل حيث ما تريد وفي أي وقت إلى شتى الأماكن بفضل التقنيات، والسيارات أعطت مظاهر عديدة وهي تمثل منبع اجتماعي سيطرت على أساس أنها وسيلة نقل متطورة وتنعكس على الناس¹.

وتمثل وسيلتي الطرامواي والحافلات يمثلان أهم وسائل النقل الحضري على سطح الأرض سواء كان منفردين أم مشتركين يضاف لهما الباص الذي يمنح بعض الفوائد، كما له بعض المساوئ لكنه لا يثير الضجيج و لا يحدث التلوث وقد لعب الأفضلية لدى بلدان شرق أوروبا ولازال مستعملا حتى اليوم في بعض المدن كما في سويسرا².

1-3- العوامل المؤثرة في جغرافية النقل :

تتعدد العوامل الجغرافية المؤثرة في مجال النقل و تتفاعل فيما بينها لتحدد وسائل النقل وخصائصها و توجه مسارات شبكاتها المختلفة وتجسد طبيعتها و مواصفاتها، ويمكن تقسيم العوامل الجغرافية المؤثرة في النقل إلى مجموعتين رئيسيتين هما: العوامل الطبيعية و العوامل البشرية.

1-3-1- العوامل الطبيعية:

أ/ الموقع : أولى العوائق وأعظمها أهمية ،فموقع الإقليم هام جدا ليس فقط في تاريخه ونهضته الاقتصادية بل حتى في مواصلاته وعلاقاته التجارية مع العالم الخارجي ، فكثير من الدول استطاعت السيطرة وبسط سيادتها على جهات كثيرة بسبب موقعها الإستراتيجي ،مثلا مع بريطانيا على حافة القارة الأوروبية كان سبب في جعلها قوة بحرية وتجارية كبرى ، وموقع مصر بالنسبة إلى القارات الثلاثة :إفريقيا أوروبا و آسيا جعله حلقة هامة للمواصلات التجارية البرية والبحرية .

وبالمقابل فإن الدول التي لا تحتل موقعا إستراتيجيا، تفقد الكثير من أهميتها التجارية و الاقتصادية بسبب موقعها هذا.

¹-Pierre Lannoy et Thierry Ramadier ,La mobilienne Acadiemia Bruylant,Belgique , 2007,p 28

² - جاكولين بوجو قارني، حليمي عبد القادر، الجغرافيا الحضرية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2012، ص171.

ب/ التضاريس: فكلما زادت تضاريس الإقليم تعقيدا صعبت مواصلاته وقلت علاقاته الخارجية والعكس كلما كان الإقليم سهلا كانت علاقاته كثيرة وجيدة مع مختلف الدول. ويبدو ذلك جليا على السكك الحديدية فهي تكثر في السهول والوديان أي الأراضي السهلية و تقل على المرتفعات.

ج/ التركيب الجيولوجي للسطح : لهذا العامل أثره في شق الطرق ومد الخطوط الحديدية فالتربة الرخوة تحتاج الطرق فوقها إلى ترميم وتجديد على فترات بخلاف الطريق الذي يشق فوق الأرض الصخرية الصلبة، كما يعد العامل معيارا في تحديد المقياس الذي تجري فوقه القاطرات و عربات السكك الحديدية.

د/ المناخ : له أهمية في تعيين طرق المواصلات التي تنقل إليها السلع التجارية و التي يسلكها المسافرون في الفصول المختلفة ، هذا ما زاد من اهتمام الناس بالأرصاد الجوية حتى يتحققوا من سلامة مواصلاتهم و عدم التعرض للأخطار التي كانت تفاجئهم فيما مضى.

ه/ النبات : الغابات الكثيرة و المستنقعات من العوائق أيضا لسبل المواصلات ووسائل النقل المختلفة ، بحيث تتحدد الطرق على أطرافها مثل : غابات الأمازون التي لا يمكن اجتيازها بسهولة حتى لجماعات قليلة العدد و بعض الأحيان تكون الغابات حدا فاصلا بين إقليم و آخر¹.

كذلك كانت الغابات التي كست أوروبا قديما عقبة في سبيل تقدم الغزاة الآسيويين في أواسط آسيا ، وهذا هو الحال في حالة انتشار المستنقعات و الصحاري الشاسعة.

غير أن الإنسان بما اكتسبه من قوة بفضل التقدم الصناعي الحديث قد استطاع التحكم في العوامل الطبيعية التي عاقت مواصلاته وعرقلت استغلال كثير من موارد الأرض رغم كنها تستلزم التكاليف والنفقات ، هناك أيضا عامل الحاجة إلى محطات التموين غير أن هذه الحاجة تضاءلت في السنوات الأخيرة.

¹ - محمد سيد نصر ، جغرافيا النقل، ط3، المكتبة المصرية، القاهرة، 1959، ص15.

1-3-2- العوامل البشرية:

أ/ توزيع السكان وكثافتهم : هناك ارتباط وثيق بين حجم السكان و النشاط الاقتصادي حيث تتميز المناطق كثيفة السكان عادة بوجود نشاط اقتصادي كثيف يعتمد بالدرجة الأولى على توافر عامل النقل و نشاط حركة التبادل التجاري ، و العكس صحيح بالنسبة للمناطق المخلخلة بالسكان ، لذا فالارتباط طردي بين كثافة السكان و كثافة شبكات النقل .

وتمثل شبكات النقل كما سبق أن ذكرنا أنها بمثابة شرايين تنقل الحياة و الحركة والازدهار البشري والاقتصادي للأقاليم التي تمتد فيها، والأمثلة على ذلك كثيرة في العالم ويمكن ملاحظتها من تتبع خريطتين للعالم إحداها خاصة بتوزيع السكان و كثافتهم و الأخرى خاصة بتوزيع شبكات النقل المختلفة ،ويرجع الارتباط الوثيق بين كثافة السكان وشبكات الطرق كما أشرنا إلى وجود نشاط اقتصادي كبير أوجد الحاجة إلى التبادل التجاري والحركة سواء للسلع والمنتجات أو الأفراد اعتمادا على شبكات الطرق في مثل هذه الأقاليم تبعا لعدة معايير يأتي في مقدمتها مدى تنوع النشاط الاقتصادي و أنماطه و مستواه ، وهذا يفسر تباين كثافة شبكات النقل في الأقاليم الصناعية و الأقاليم الزراعية ، وبين أقاليم الزراعة الكثيفة وأقاليم الزراعة الواسعة.

وتزداد الحاجة في المجتمعات الصناعية كثيفة السكان إلى شبكات كثيفة من الطرق المختلفة لتربط مناطق الإنتاج بكل من مصادر الخدمات وأسواق تصريف الإنتاج الداخلية والخارجية على حد سواء ،لذا تفوق كثافة شبكات النقل هنا مثيلاتها في الأقاليم الزراعية ، وهذا يفسر الفرق في كثافة شبكات النقل بين أقاليم البحيرات العظمى في أمريكا الشمالية وجزيرة "جاوه" بإندونيسيا¹.

ب/النشاط الاقتصادي: التفاعل عميق وطردي بين النشاط الاقتصادي و النقل ففي أحيان كثيرة يكون النشاط الاقتصادي مؤثرا في النقل وسابقا له بمعنى أن يكون مد شبكات النقل وتوجيهها بمثل استجابة لضرورة الربط بين مناطق الإنتاج الاقتصادي بعضها ببعض من ناحية. وربطها بأسواق التصريف المختلفة سواء كانت داخلية أو خارجية من ناحية أخرى.

¹ - محمد خميس الزوكة، جغرافيا النقل، دار المعرفة الجامعية، القاهرة، 2006، ص40.

وعموما تعد وسائل وتكاليف النقل من العوامل الرئيسية المؤثرة في استغلال المواد المعدنية، حيث تحدد مدى صلاحية الخامات للاستغلال من الناحية الاقتصادية.

لذا يلاحظ تركز أقاليم التعدين عادة في النطاقات التي تتميز بسهولة اتصالها بكل من الأسواق المحلية و الأسواق العالمية عن طريق وسائل النقل المختلفة ، وقد كان لعامل توفر وسائل النقل أثر كبير في ازدهار النشاط التعدين في المملكة المتحدة التي ظلت تتصدر دول العالم في إنتاج الفحم طوال الثلاثة قرون الممتدة بين عامي 1900-1900 وكان الفضل الأكبر في ذلك إلى قرب مناجم الفحم بها من خط الساحل مما عمل على سهولة استخدام النقل البحري الرخيص في نقل الإنتاج إلى دول العالم المختلفة ، وهذا ساعد بدوره على تطور إنتاج البلاد من الفحم بصورة مطردة.

وكان لتوافر عامل النقل الرخيص في شرقي الولايات المتحدة الأمريكية حيث تستغل البحيرات العظمى في النقل دور كبير في ربط خامات الحديد الموجودة في النطاقات المحيطة ببحيرة سوبيريور بحقول الفحم في نطاق الأبلاش ، مما ساعد على ظهور منطقة صناعية عظمى عملت بدورها على التوسع في إنتاج المعادن لتغطي حاجات الصناعات والأغراض المختلفة¹.

وتلعب تكاليف النقل دورا هاما في استغلال المعادن إذ المعروف أن معظم الخامات يقل وزنها عند تركيزها وتجهيزها وتصنيعها، وهذا يتطلب ضرورة نقل كميات كبيرة من هذه الخامات إلى المناطق الصناعية، ولا تعد هذه العملية مجزية من الناحية الاقتصادية إلا إذا كان للخامات القدرة على تحمل تكاليف النقل ، وكما كانت الخامات فقيرة كلما ازدادت تكاليف نقلها نظرا لحاجة العمليات الصناعية إلى كميات كبيرة منها ، لذا لا يمكن استغلال الخامات الفقيرة بنجاح إلا إذا تم تركيزها في منطقة التعدين ، أو إذا تم تصنيعها بالقرب من مناطق الاستخراج.

¹ - المرجع نفسه، ص41.

وهناك علاقة وثيقة بين وسيلة نقل الخامات وتكاليف النقل، فالنقل المائي النهري و البحري يعد أرخص وسائل النقل و أقلها تكلفة للمسافات الطويلة، في حين تحتل السكك الحديدية هذا المركز بالنسبة للمسافات المتوسطة.

ج/ التقدم التكنولوجي:

عامل بشري هام لا يمكن إغفال تأثيره في مجال النقل فقد نتج عن تقدم الإنسان التكنولوجي انتصاره على العديد من مظاهر الصعوبة في البيئة الطبيعية حيث لم تعد المرتفعات و غيرها من مظاهر السطح تشكل عقبة تحول دون اتساع دائرة شبكات الطرق وتحسين خصائصها ودفع كفاءتها ، إذ تم حفر الأنفاق وشق الممرات لاخترق العقبات كما هي الحال بالنسبة للأنفاق التي تخترق جبال الألب في جنوب أوروبا.

ووسيلة النقل تحت الأرض في أقاليم المدن و المعروفة بمترو الأنفاق و التي من أميز فوائدها تخفيف من الازدحام المروري بشوارع المدن والتقليل من تلوث الهواء .كلها أمثلة لإنجازات في مجال النقل ما كانت تتحقق لولا تقدم الإنسان التكنولوجي ، وحقق التقدم التكنولوجي للإنسان نجاحات متعددة في مجال النقل الجوي نذكر منها على سبيل المثال ارتفاع مستوى تجهيزات المطارات مما زاد من أمان عمليات إقلاع الطائرات وهبوطها ، بالإضافة إلى التغلب على بعض المظاهر الطبيعية و منها الضباب وما يتبعه من انعدام الرؤية و بعض الأعطال الفنية المفاجئة التي تحدث لبعض أجهزة الطائرات عن طريق عمليات الهبوط الاضطراري التي تتم بمساعدة أجهزة و تجهيزات خاصة سواء في الطائرة أو على ممرات الهبوط وحقق الإنسان إنجازات متنوعة في مجال النقل البري بفضل تقدمه التكنولوجي الكبير منها الاختيار الدقيق لمواقع الموانئ البحرية وتزويدها بالأجهزة الآلية التي تخدم مجالي الملاحة البحرية وخدمة الأرصفة وخاصة ما يتعلق بشحن السفن وتفريغها،بالإضافة إلى التطور المذهل الذي تحقق في مجال هندسة بناء السفن البحرية بمختلف أنواعها بما في ذلك الحاويات وناقلات البترول¹.

¹- المرجع السابق، ص46.

د/ تغير الأوضاع السياسية :

من العوامل التي لا تغفل عند دراسة العوامل البشرية المؤثرة في النقل حيث يؤدي تغير الأوضاع السياسية لبعض الدول إلى تغير مماثل في أنماط ومحاور تجارتها الدولية مما ينعكس على اتجاهات خطوطها البحرية وحجم الحركة عليها بشكل خاص .

والأمثلة على ذلك كثيرة منها تأثير تغير الأوضاع السياسية في دول مثل اليمن وأثيوبيا و كوبا و التي اعتنقت المبدأ الاشتراكي في سياستها خلال عقود الستينيات و السبعينيات و الثمانينيات من القرن العشرين مما زاد من حجم تجارتها الخارجية مع الدول الشيوعية آنذاك بصورة ملحوظة ، لذا زادت كثافة خطوط النقل التي تربط فيما بينها ، كما زاد حجم الحركة عليها في الوقت الذي تقلصت فيه خطوط النقل التي تربط الدول الثلاث بالدول الرأسمالية في العالم ، ويمكن التأكد من هذه الحقيقة بصورة خاصة من مراجعة الإحصائيات الدالة على حجم حركة النقل والتجارة بين كوبا و الولايات المتحدة الأمريكية قبل وبعد عام 1959 عندما اندلعت الثورة الاشتراكية الكوبية¹.

4-1- مشكلات النقل والتنقل بالمدينة :

يعد النقل الحضري ضرورة ملحة تفرضها طبيعة الحياة الحضرية داخل المدينة ، لكنه يعاني من مشاكل متعددة ومتداخلة الجوانب تبدو كأنها سلسلة متصلة الحلقات من المشاكل والصعوبات ومن بينها مايلي:

1-4-1- إختناق المرور :

يعد الإختناق في المرور أول مشكلة تتبادر إلى الأذهان عند الحديث عن مشاكل النقل الحضري ويمكن تلخيص هذه الظاهرة في التقرير الذي نشره بوتشانان bchanan فيما يتعلق بموضوع حركة المرور في المدن الذي جاء فيه: " إن مشاكل النقل الحضري مشاكل مألوفة حتى أننا لسنا في حاجة إلى تأكيد ما يثيره إزدحام المرور من إحباط وضيق و ضياع الوقت و الوقود وتبديد جهد المسؤولين عن تنظيم حركة المرور ، وفي الوقت

¹ محمد خميس الزوكة، المرجع نفسه، ص50.

الذي تستطيع أثقل العربات وأكبرها حجما قطع مسافة ميل واحد في الدقيقة فإننا نجد أن متوسط سرعة حركة المرور في المدن الكبرى لا تزيد عن إحدى عشر ميل في الساعة الواحدة تقريبا ، فالى أي مدى من التفاقم بلغته مشكلة الاختناق طبقا للحدود القياسية¹.

تبدو المشكلة واضحة فكثير من مدن العالم بلغت مرحلة التطور والنضج بسرعة حتى أن تصميمها الفيزيقي والإيكولوجي لم يعد ملائما لظاهرة انتشار السيارة فهنا تتجسد مشكلة التعارض وعدم الملائمة بين البناء الإيكولوجي للمدينة وبين الحالة التي بلغتها من التكس العمراني و إرتفاع مستويات الإقبال على السيارات².

وتبدو هذه المشكلة أكثر تعقيدا في المدن العربية ، فالتطور التكنولوجي الذي غزاها كان أكبر من قدرتها و إمكانياتها على التكيف و تأقلم المتغيرات الجديدة كما أن النمو الحضري المبكر والهجرة الواسعة من الأرياف إلى المدن العربية و التوسعات المستمرة التي تعرضت لها هذه المدن ترك عليها ضغوطا لم تكن مؤهلة لإحتمالها أو مواجهتها . ليس هذا فحسب فالمدينة القديمة بطرقاتها وشوارعها الضيقة و أزقتها لم تعد ملائمة لإستعاب حركة المرور إضافة إلى الكيفية والكثافة التي تتوزع بها الأنشطة والخدمات في المدينة.

مثلا في الجزائر فقد كشفت الدراسات التي قام بها المركز الوطني للدراسات والتحليل الخاصة بالسكان والتنمية عبر ولاية الجزائر أن العاصمة شهدت خلال السنوات الأخيرة اكتظاظا في حركة المرور راجع بالدرجة الأولى إلى النمو الديمغرافي و تضاعف عدد السيارات والحافلات المنتظمة وأوضحت الدراسات والحافلات المنتظمة وأوضحت الدراسات والحافلات المنتظمة وأوضحت الدراسات التي قام بها المركز سنة 2004 أن عدد سكان العاصمة سيبلغ مع مطلع 2010 نحو 04 ملايين ويصبح أزيد 3 ملايين منهم بحاجة إلى وسائل النقل للوصول إلى مقرات عملهم ومختلف مراكز التعليم ، علما أن مليوني عاصمي ينتقلون حاليا بواسطة وسائل النقل الجماعية يطغى عليها النقل الجماعي الخاص بنسبة 87 رغم تميزه بفوضى عارمة مقابل 13 خاصة بالنقل الحضري العمومي.

¹ السيد عبد العاطي السيد، علم الاجتماع بين النظرية والتطبيق، ج2، دار المعرفة الجامعية، القاهرة، 1997، ص317.

² صبحي محمد قنوص، دراسات حضرية، مدخل نظري، الدار الدولية لنشر والتوزيع، القاهرة، 1991، ص182.

ومن أهم العوامل التي تساهم وبوضوح في مشكلة اختناق المرور في المدن تركيز الأنشطة الحضرية و الأعمال من وسط المدينة أو ما يعرف بمنطقة الأعمال المركزية وهذا ما نلاحظه في مدينة مستغانم بحيث تشهد اختناقا في ساعات الذروة في الصباح أو بعد إنتهاء أوقات العمل¹.

1-4-2-حوادث المرور:

تبين الإحصائيات أن هناك تزايد ملحوظ لحوادث المرور في المراكز الحضرية يبلغ في بعض المدن معدل زيادة يزيد عن 10 / سنويا ولقد بلغ عدد حوادث المرور لا تزال تمثل مشكلة من المشاكل الحضرية الملحوظة ، لقد بلغت معدلات حوادث مرور السيارات لكل 100 ألف سيارة تسجيل 240 حادثة سنة 1945 و 114.9 سنة 1930 ، ومع ذلك فإنه طبقا للدراسة التي قامت بها إحدى شركات التأمين على الحياة في المدن لوحظ أن حوادث المرور كانت أكثر الحوادث خطورة وضررا وقد تبين أنه من بين 90 ألف شخص تقريبا قتلوا في حوادث المرور في مدن الولايات المتحدة الأمريكية في سنة 1962 كان هناك 28 ألف حالة وفاة في الشوارع و الأماكن العامة تليها حوادث المرور في مقابل 23 ألف حادثة وقعت في المنازل و 19 ألف حادثة وقت في المصانع .

وفي عام 1979 بلغت حوادث المرور حوالي 4 ملايين حادثة تضمنت 51 ألف حالة وفاة ويصنف جون كلاي بروك GOAN CLAY BROOK في تقدير حوادث السيارات بأنها تأتي في المقام الثاني من منظور الصحة العامة من حيث خطورتها بعد أمراض السلطان.

وبالمثل تشير الدراسات أن نسبة كبيرة من حوادث المرور تقع في تقاطعات الطرق والشوارع التي تعتبر مراكز اختناق بطبيعتها و أن معدل هذه الحوادث يميل إلى الارتفاع الملحوظ أثناء ساعات الذروة ففي مدينة شيكاغو لوحظ أن منحنى الحوادث يعلو منحنى المرور ما بعد الساعة الرابعة بعد الظهر² .

¹ - عبد الإله أبو عياش، أزمة المدينة العربية، وكالة المطبوعات، الكويت، 1980، ص 176

² - السيد عبد العاطي السيد، المرجع السابق، ص 31

وهذا يعني أنه قبل هذه الساعة يكون عدد الحوادث أقل بالنسبة لحجم المرور بينما يكون بعدها أكبر من حجم المرور كما أوضحت الدراسات أن حوادث المرور لا ترجع كلها إلى ساعات الذروة بل قد تساهم عوامل أخرى في وقوعها بمعدلات مرتفعة ففي شيكاغو مرة أخرى نجد أن حركة المرور تصل أقصاه في ساعات الضغط أو الذروة صباحا بين الثامنة والعاشرة و أيضا بين الخامسة و السادسة مساءا غير أنه تبين أن معدل الحوادث في ساعة الذروة المسائية يكون أكثر ارتفاعا عنها في الصباح.

ولقد حصرت دراسة أخرى العوامل التي تؤدي إلى زيادة حوادث المرور في المدن الكبرى في مجموعة من العوامل في مقدمتها السرعة الفائقة تحت ظروف معينة ، عدم اللياقة و إهمال السائقين و المشاة الكافية وعدم كفاءة تعليمات المرور وعدم وجود العلامات الإرشادية وضيق الشوارع ونقص المعدات و التسهيلات الخدمية الأخرى ،وتؤكد إحدى شركات التأمين على أن الوقاية من حوادث المرور يمكن أن يتحقق من خلال البرامج أو النشاطات التعليمية المكثفة بما يتضمن ارتفاع معدلات الوعي المروري بين الأفراد¹.

1-4-3- مشكلة الانتظار:

هذه المشكلة لا تقل أهمية عما سبق من مشاكل النقل الحضري فعلى الرغم من أن مخاطرها تقل بكثير عن سابقتها إلا أضرارها تكون أكثر فهي تمثل إفسادا للبيئة الحضرية للسيارات ووسائل النقل الأخرى بألوانها و أشكالها المختلفة تفسد جمال البيئة الحضرية و خاصة في المناطق ذات الطابع الترويجي أو التاريخي ،وفي معظم مدن العالم تحولت واجهات الكثير من المباني العامة و الهامة والتي هي أماكن تجمعات للاستخدام الدائم من قبل المشاة إلى محيط السيارات مما يفسد القيمة الجمالية لهذه المباني و الميادين العامة والحقيقة أن مشكلة الإنتظار أصبحت من المشكلات الحضرية البارزة نتيجة لنشاط عوامل² النمو الحضري كالتركيز السكاني و تركيز النشاطات الحضرية ،ومن ناحية أخرى تساهم

¹ - المرجع نفسه، ص314.

² - رواجي سناء، النمو الحضري و علاقته بمشكلات النقل الحضري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع الحضري، {غ.م}، جامعة الحاج لخضر، باتنة- الجزائر، 2008 - 2009، ص84.

مشكلة الانتظار بالقدر الكافي في مشاكل الاختناق المروري نظرا لما يرتبط بها من إعاقة الانسياب وسيولة حركة المرور وضياح الوقت.

وقد بينت الدراسة الميدانية التي أجريت عام 1984 بمدينة قسنطينة أن 30.88 من المتققلين إهدار نصف ساعة في انتظار الحافلات و هناك 12.11 يهدرون ساعة كاملة في الانتظار و إذا سلمنا بان الوقت الضائع يمثل قيمة اقتصادية كبرى فإن هناك استثمارات هامة ضائعة و الأسباب كثيرة و متنوعة منها نقص الحافلات رغم التطور المسجل على المستوى وكالة النقل الحضري العام للمدينة.

1-4-4- مشكلة عبور المشاة:

لقد تناقست معدلات الانتقال سيرا على الأقدام عندما أصبحت السيارات في متناول يد الأغلبية العظمى من سكان المدن وأيضا عندما أصبحت السيارة في متناول معظم مناطق المدينة بيئات مخططة و غير جاذبة كمكان يحقق متعة لدى الإنسان ومع ذلك لا تزال مسألة عبور المشاة جزء أساسيا في نسق الدورة في المدينة الحديثة بناءا على ذلك صممت خطط النماذج الحديثة للمدن في أمريكا مثل خطة الجاردن سيتي ومدن الجرين بيلت **green belt** وأيضا في المجتمع المحلي لردبورن **radbourn** بحيث يتوافر لها دورة داخلية للمشاة إلى جانب الممرات المقنطرة في مناطق التسويق والأحياء التجارية.

وفي تقدير لوسن بيرادي **I.purdy** فإن من المحتم أن تقدر مساحة المنطقة التي تخدمها حيث يرى أن حوالي نصف أو ثلث سكان المبنى الواحد عادة ما يستخدمون هذه الممرات في وقت واحد لذلك فإنه إذا ما أمكن تبسيط ارتباك شوارع المنطقة التجارية في المدينة عن طريق إقامة منتزهات صغيرة للمشاة داخل مراكز التسويق ليتمكن دورة المشاة أن تصبح أكثر ملائمة و متعة و أقل خطرا، و على الرغم من صعوبة تقدير حجم المشاة في المدينة تقديرا كميا بدقة إلا أنهم بلاشك يمثلون نسبة لا يستهان بها من مجموع سكان المدينة¹ و بطبيعة الحال فإن احتياجات فئة المشاة و استجابتهم للبيئة الخارجية تختلف من وجهة النظر الإيكولوجية تمام الاختلاف من استجابة فئة مستخدمي و سائل النقل، فالبيئة

¹ - المرجع نفسه، ص222.

التي يستجيب لها المشاة هي تلك البيئة التي تتناسب مع من يسير على قدميه و مأوى من الرياح و المطر و فرص للجلوس و الراحة و البعد عن التعرض للحوادث و كل هذا يختلف عن احتياجات السيارة المتحركة ومع ذلك فيتعين على كل أصحاب السيارات و المشاة أن يشاركا في استخدام نفس المساحة الحضرية أنه ليس من السهل الفصل الفيزيقي بينهما هذا ما يجعل من مشكلة عبور المشاة مشكلة لا تقل خطورة عن غيرها من مشكلات النقل الحضري بالمدينة.

1-4-5- التلوث البيئي:

يعتبر التلوث من أكبر مشاكل البيئة الحضرية في كثير من البلدان المتقدمة ،حيث تساهم السيارات في تلوث الهواء لأنه عندما يعمل محرك السيارة ينتج إحتراق الوقود به مجموعة من المخلفات أهمها : أول أكسيد الكربون ،أكسيدات النيتروجين.

كما تعد الضوضاء أيضا مشكلة ثانية تحمل خصائص متشابهة للتلوث الهوائي إذ لها نفس القدرة على الانتشار في البيئة الحضرية تحت تأثير وسائل النقل حيث تتزايد الضوضاء التي تحدثها حركة المرور، وقد كشفت الدراسات و القياسات على أن وسائل النقل الحضري على اختلاف أنواعها ذات مستويات أكثر ارتفاعا¹.

كذلك نجد الصناعة تلعب دورا في تلوث الهواء، وما يزيد المشكلة تعقيدا الأعداد المتزايدة من السيارات التي تجوب شوارع المدن المختلفة والتي تنبعث منها غازات تؤثر سلبا على السكان.

والواقع أن مشكلة تلوث الهواء في المدن ومصدره الناجم عن زيادة أعداد السيارات قد صاحبت زيادة أعداد السكان وتغيير خصائصهم الاجتماعية والاقتصادية هذا بالإضافة إلى ميل كثير من الناس لامتلاك السيارات باعتبارها أحد رموز الهيبة الاجتماعية²، فضلا عن الحاجة الفعلية لها من جانب عدد كبير من الأفراد وهكذا أسهمت هذه العوامل مجتمعة في التأثير على الإنسان بالسلب.

¹ - المرجع نفسه، ص331.

² - مريم أحمد مصطفى، إحسان حفطي، قضايا التنمية في الدول النامية، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2005، ص372.

يمكن للنقل أن يلعب دور رئيسي في تنمية المدن تنمية تتسم بالكفاءة حيث التفاعلات الناتجة عن توليد حركات المرور واستخدام الأراضي تتكامل مع بعضها بعناية، ويؤدي ضعف التخطيط المروري غالبا إلى ظهور أوضح علامات سوء الأداء الحضري مثل الاختناقات المرورية الشديدة نظرا لعدم الرقابة على أنواع المركبات الداخلية في حركة المرور، بالنظر لطول الوقت المستغرق في الذهاب إلى العمل وشبكات المرور العامة، ضعيفة الأداء ونقص إدارة المرور المحلية والحوادث وتلوث الهواء والتلوث بالضوضاء وارتفاع تكلفة نقل السلع داخليا¹.

5-1- أهمية النقل :

سافر الإنسان منذ العصور القديمة لأسباب عديدة كالبحث عن الغذاء و طلب الأمان حيث هاجرت القبائل و الجماعات و الأفراد عبر العصور المختلفة كما سافرت القوافل التجارية في العصور التي سادت فيها المقايضة لتحميل السلع من بلد لآخر و تظهر النقود و انتشارها كوسيلة للتبادل ، وتوسع الطلب على السفر حيث أصبح التجار بحاجة إلى اكتشاف و جلب السلع الجديدة إلى بلادهم ومع مرور العصور زادت حياة الإنسان تعقيدا وزادت حاجة الأفراد للتنقل من مكان لآخر لأغراض كثيرة منها المعتقدات الدينية و اكتشاف منابع الأنهار و نشر الآراء و النظم السياسية وطلب العلم و زيارة الأماكن المقدسة و السياحة و الاصطياف.

وجاءت الثورة التكنولوجية في النقل و الاتصالات التي ساهمت في التقدم الفني لوسائل النقل و سمح لها أن تتحد و تتجاوز عقبات كثيرة منها الظروف الطبيعية و الجغرافية لبعض المناطق والمسافات الطويلة و البعيدة التي تفصل منطقة عن أخرى، فسار التقدم التكنولوجي في وسائل النقل إلى سهولة احتكاك الأفراد و المجتمعات ببعضها ومكنها من تبادل الخبرات والمعارف المختلفة بسرعة كبيرة و تأتي أهمية النقل في حياة الفرد و المجتمع من زاويتين².

¹ - عبد الله عطوي، جغرافيا المدن، ج1، دار النهضة العربية، بيروت، ص233.

² - حمادة فريد منصور، مقدمة في إقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، القاهرة، 1998، ص12.

- 1- تعتبر وسائل النقل عاملا محددًا له أهمية بالغة في تحديد اختيارات الأفراد و أسرهم للمكان الذي يقطنون فيه و المكان الذي يعملون فيه.
 - 2- تؤثر وسائل النقل بدرجة أو بأخرى على القدرات الشخصية للأفراد على رفع أسعار السلع التي تنقلها هذه الوسائل حيث تدخل تكاليف نقل السلع في أسعار بيعها.
- كما تكمن أهمية النقل في تأثيره في العديد من المجالات وتأثره بالكثير من العلوم ويعتبر تخطيط المدن والاقتصاد في مقدمتها¹.
- التأثير على نمط وإستراتيجية التنمية الإقتصادية التي تعتمز الدولة إنتاجها خاصة في القطاع الصناعي، وذلك لأن خدمات قطاع النقل بمختلف أنواعه تؤثر على عملية التوطن الصناعي من حيث اختيار مراكز الإنتاج ومنافذ التسويق. حيث تتضافر مجموعة من العوامل الاقتصادية والاجتماعية في تحديد عملية التوطن الصناعي.
- العمل على تدعيم طاقة الدولة على التخصص وتقسيم العمل وتنظيم منافع ظاهرة المزايا النسبية في الإنتاج وتفسير ذلك أن كل دولة على حدة تكتسب مزايا نسبية في إنتاج منتج معين أو مجموعة من المنتجات (العرض) وتخفيض الأسعار وكذلك تحقيق فائض من تلك المنتجات.
- ولا شك أن وجود شبكة متطورة من وسائل النقل من شأنه المساهمة في تصدير هذا الفائض إلى الأسواق العالمية وبالتالي الحصول على الموارد اللازمة من النقد الأجنبي الذي يستخدم لتوفير المستلزمات السلعية والرأسمالية التي تحتاجها برامج التنمية الاقتصادية².

¹ - المرجع نفسه، ص12.

² - سميرة إبراهيم محمد أيوب، إقتصاديات النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2002، ص16ص17.

ثانيا: التخطيط الحضري

2-1- التخطيط الحضري:

التخطيط الحضري هو وضع خطة لتحقيق أهداف المجتمع في ميدان وظيفي معين لمنطقة جغرافية ما في مدى زمن محدد ويتوجب في التخطيط الحضري السليم مراعاة أمرين أساسيين:

أ- أن يكون مبنيا على أسس علمية في كافة مراحله.

ب - أن يكون قابلا لكل التغيرات الطارئة والمستجدة.

كذلك هو عملية إبداعية موضوعية لكيفية إنجاز مجالات أو فضاءات للممارسة الحياة الإنسانية

وتسهيل مهامها بحيث يحقق قدر ممكن من الحرية للفرد والجماعة وبما يكفل لهم العيش سلام و أمان بالإضافة إلى أنه تصور فكري يسبق عملية التجسيد على الواقع.

عرف مفهوم التخطيط الحضري تغيرات مستمرة تبعا لتطور النظرة العلمية في تناول ظاهرة النمو الحضري والعوامل المرتبطة بها، وقد تبلور المفهوم كعلم مستقل بذاته في العلوم الاجتماعية بداية من النصف الثاني من القرن الماضي وقد كان علم الاقتصاد الأسرع في التعامل معه ليشكل مادة بحث بعده في علم الاجتماع، ثم بعده علم النفس لذلك تعددت للتعريفات التي تناولت مفهوم التخطيط الحضري وتنوعت ومن بينها:

- التعريف الذي وضعه لويس كايل Iwis keeble حيث يذهب إلى أن التخطيط الحضري عبارة عن علم وفن يتجلى في أسلوب استخدام الأرض، وإقامة المباني وشق الطرق وتيسير المواصلات كل ذلك بطريقة تكفل تحقيق الحد الأقصى من جوانب الاقتصاد الملائمة والجمال¹.

¹ السيد عبد العاطي السيد، المرجع السابق، ص222.

- أما بوسكوف **boskoff** فإنه يؤكد على الطابع التوجيهي للتخطيط الحضري لمواجهة المشكلات الاجتماعية الناجمة على ديناميكية الحياة الاجتماعية والثقافية على مستوى الإقليم الحضري بأسره .

- ويضيف هلمان **a.hillman** إلى ذلك بأن التخطيط الحضري لا يقتصر على البناء الفيزيقي بل يهتم كذلك بالتنمية المتوازنة للمدن ورفاهية سكانها لتدعيم فعاليتها كما تهتم بالجوار كوحدة صغرى داخل إطار واسع.

- وجعل روث **ruth gelass** مهمة التخطيط الحضري العمل على حفظ المغزى العام للتجمع الإنساني، أو ما يطلق عليه روح المجتمع والتي تقول أن المشكلات الفيزيكية قد تكون أخف وطأة من المشكلات الاجتماعية التي ينبغي على التخطيط الحضري مواجهتها مع إثارة مسائل مثل : الشعور بالانتماء وغيرها من القضايا التي تفرضها طبيعة الحياة الحضرية¹.

- كما أن تعريف **جوردن شيري gordon cherry** إشارة واضحة إلى الأبعاد الاجتماعية للتخطيط من استخدامه لمصطلح التنمية الاجتماعية الذي أبرز أهمية الشمول و التكامل بين مختلف أبعاد التخطيط الحضري . الفيزيكية و الاجتماعية و الاقتصادية و هي بذلك عبارة عن وجهة نظر تعكس التوجهات الحديثة في التخطيط و التي تبرز دور المتغيرات الاجتماعية و السلوكية².

- وعليه يمكن صياغة تعريف التخطيط الحضري إجرائيا بأنه أداة تنظيمية توجيهية تعكس السياسة العامة للدولة ، وتراعي فيه مختلف الجوانب الاجتماعية و الاقتصادية و المادية بهدف إحداث تنمية شاملة و متكاملة للبيئة الحضرية الأمر الذي يجعل الدراسة في محاولة رصد العلاقة بين التخطيط الحضري و النقل ببلدية مستغانم .

¹ - حسين عبد الحميد أحمد رشوان، المرجع السابق، ص56.

² - عبد الهادي محمد والي، التخطيط الحضري تحليل نظرية وملاحظات واقعية، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1983، ص20.

2-2- مبادئ التخطيط الحضري:

لكي يكون التخطيط ناجحاً لا بد من مراعاة المبادئ التالية :

2-2-1- تطبيق المعرفة العلمية ومراعاة الأحكام والقيم المستقرة:

إن عملية التخطيط ليست بالعمل العشوائي ، إذ أنها تقوم على الإستقرار العلمي والجمع و التحليل و التفسير ، ففي الولايات المتحدة يقوم مكتب الإحصاء بعمل إحصاءات عن دخل الأسرة وحجم العائلة ، إيجار المسكن و ظروف البناء و إمتلاك أو إستأجار المباني ، ومستويات التعليم و التركيب العمري و المهني وأوجه الصرف على الإيجار والملابس و الطعام و الترفيه و ضروريات الحياة الأخرى ، وكل هذا مرتبط إرتباطاً وثيقاً بجميع العالم وقيم المجتمع¹.

2-2-2- الشمول:

ويقصد به أن عند وضع خطة معينة لإصلاح مدينة أو إنشاء حي أو بناء مصنع لا بد أن يكون هناك دراسة شاملة لجميع جوانب الحياة الاقتصادية و الاجتماعية و العمرانية.

2-2-3- المرونة:

لما كان من صعوبة التنبؤ بما سوف تكون عليه ظروف المدينة بعد فترة من الزمن فإنه يجب أن تكون الخطة مرنة لتقبل الحاجات الجديدة التي تنشأ ولم تكن موجودة عند وضع خطة²

2-2-4- التقسيم على مراحل :

يجب أن تقسم الخطة على عدة مراحل إذا أخذنا بعين الإعتبار كل ما هو مالي وعلمي .

¹ - قماش زينب، المجمعات السكنية الحضرية بمدينة قسنطينة واقعها ومتطلبات تخطيطها، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع الحضري، قسم علم الاجتماع والديمقراطية، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة منتوري، قسنطينة، الجزائر، 2005-2006، ص27 ص28.

² - محمد جاسم محمد العاني، دراسات تطبيقية لبعض جوانب التخطيط الحضري والإقليمي، ط1، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، 2009، ص124.

2-2-5- إقناع الأهالي بالخطّة:

- سواء عن طريق اشتراكهم بدرجة إما عن طريق الصحف أو الراديو أو التلفزيون أو عن طريق إشتراكهم في وضع الخطّة البيئية بفهم الخطوط العريضة لكل تغيير يحدث بمدينتهم¹.

2-2-6- صفات التخطيط الحضري:

إن طبيعة التخطيط الحضري تتطلب الاهتمام بصفات أساسية يجب أن تتوفر في عملية التخطيط نفسها ومن عملية التخطيط ومن أهمها مايلي:

أ/ ضرورة تقسيم العمل والتخصص وتنفيذ ذلك على مختلف مستويات الدولة بما يخفف عن كاهلها الأعباء الإدارية بإسناد جزء منها إلى هيئات وسلطات محلية حضرية مستقلة.

ب/ العمل على تكافؤ الأعباء المالية على البيئات المختلفة مع الخدمات التي تتلقاها وتوفر العدالة لها حتى لا تستأثر بيئات أو مدن بالنصيب الأعلى من الخدمات على حساب الأجزاء الأخرى.

ج/ التغلب على مساوئ الروتين الإداري المركزي فإن وحدة النمط ورتابة الأسلوب الإداري لا يجعله أي التخطيط كفؤاً لمواجهة الاحتياجات المحلية التي تتطلب تنوعاً في الشكل وتعددًا في الطريقة والأسلوب بما يتناسب مع حاجات الحضر وإمكانياته وظروفه².

د/ ضرورة وأهمية مساهمة ومشاركة أهل الحضر في إدارة شؤون مدنهم مسألة لا تتطلبها الروح الديمقراطية فحسب، بل تتطلبها أيضاً قواعد الإدارة الناجحة لأنها طريق الحرية والمسؤولية في نفس الوقت.

¹ - قماش زينب، المرجع نفسه، ص28.

² - هاشم عبود الموسوي، حيدر صلاح يعقوب، التخطيط والتصميم الحضري، ط1، دار ومكتبة الحامد للنشر والتوزيع، عمان، 2006، ص26.

ه/ تدعيم البناء الاجتماعي والاقتصادي للدولة عن طريق تعزيز القوى الكامنة في البيئات المحلية ومحاربة (روح السلبية واللامبالاة) التي تظهر وتصاحب الأسلوب المركزي في إدارة وتخطيط البيئات الحضرية¹.

3-2- أدوات التخطيط الحضري:

يحدد القانون 29-90² المؤرخ في 01 ديسمبر 1990، المتعلق بالتهيئة والتعمير في مادته الثانية إستغلال الأراضي القابلة للتعمير وتكوين وتحويل الإطار المبنى في إطار القواعد العامة للتهيئة والتعمير وأدوات التهيئة و التعمير و تشير المادة 10 منه إلى أن تكون أدوات التعمير تتشكل من المخططات التوجيهية للتهيئة و التعمير PDUA ومخططات شغل الأراضي POS ومن التنظيمات الخاصة بها .

3-2-1- المخطط التوجيهي للتهيئة و العمراني PDUA:

من أهم خصائصها :

- أداة للتخطيط المجالي و التسيير الحضري لدى الجماعات المحلية على المدى البعيد يكون على مستوى البلدية أو التجمع السكاني أو يكون على مستوى يجمع عدد من البلديات .
- يحدد المخطط التخصيص العام للأراضي مساكن تجهيزات ، بنية تحتية ويحدد مناطق التدخل في الأنسجة الحضرية والمناطق الواجب حمايتها .
- يهدف المخطط إلى توجيه إستعمال المجال الحضري وحركة التوسع العمراني وفق ما تقتضيه المصلحة العامة .
- يصادق الوالي على المخطط إذا كان عدد السكان في التجمع أقل من 200.000 نسمة ، الوزير المكلف بالعمران إذا زاد العدد عن هذا الحد ، ويصادق عليه بمرسوم تنفيذي إذا

¹-هاشم عبود الموسوي، المرجع نفسه،ص30.

²- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد52، بتاريخ20 ديسمبر2002،ص52.

زاد عدد السكان عن 500.000 نسمة (المادة 16 من نفس القانون) يعمل المخطط في إطار الخطط الولائية و الجهوية و الوطنية.

يشكل المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير **PDAU** ومخطط شغل الأراضي **POS** أدوات التعمير و التخطيط المجالي و التسيير الحضري في الجزائر ، لكن تبقى إشكالية تطبيقها الميداني و ضرورة تكيفها مع النمو العمراني المستقبلي من الملفات المطروحة في الاجتماعات و على أعلى المستويات ،وفي ظل غياب إستراتيجية ذات أبعاد وطنية ،إقليمية و محلية ، يتواصل زحف العمران بطريقة عشوائية على الأرض الزراعية و يستمر انتشار العديد من الأحياء الهشة في ضواحي المدن.

2-3-2- مخطط شغل الأراضي POS :

يشكل أداة التسيير العمراني على المستوى المحلي هو دليل القوانين و الوسائل العملية و القواعد التي تسمح بالاستعمال المثالي على مستوى البلدية أو جزء منها ، يكون على المستوى المتوسط 5-10 سنوات يحدد المخطط بالتفصيل حقوق استخدام الأراضي للبناء ، المظهر الخارجي للبنىات ،المساحات العمومية و الخضراء هو أقرب أداة إلى المهندس المعماري و المتدخلين المباشرين على المجال العمراني يهدف المخطط حسب القانون إلى تقنين الفعل العمراني و تعيين الأراضي الفلاحية الواجب حمايتها¹.

2-4- أنماط التخطيط الحضري:

ينقسم التخطيط الحضري إلى أنماط يبرز منها نمطان أساسيان الأول يتمثل في التخطيط الفيزيقي و الثاني التخطيط الاجتماعي. يبدو أنهما متداخلان و على الأخص على المستوى المحلي ، ذلك أن استخدام الأرض و شكل البناء و التخطيط الفيزيقي تعتمد اعتمادا كبيرا على قيم المجتمع و أنماط السلوك و خلق قيم جديدة و المحافظة على القيم المرغوبة في الحياة الحضرية و وسائل إشباع هذه الحاجات و أسلوب تحقيق التكامل الإجتماعي بين سكان المجتمع الحضري.

1- عبد الحكيم كبيش، المرجع السابق، ص119.

كذلك هناك التخطيط الإصلاحي و التخطيط الإبداعي الخلاق ، ويهتم التخطيط الإصلاحي بإصلاح و علاج المشكلات القائمة في المجتمع الحضري في مجالات الطرق و المرور ، و إعادة تنمية قلب المدينة ، أو جزء آخر منها و يهدف التخطيط الإصلاحي إلى العلاج أو التعديل ، أو التوجيه الإبداعي فيعتمد على المستوى العام و الشامل و يهتم بخلق مناطق حضرية جديدة متكاملة و مخططة بشكل جيد و يأخذ هذا النمط من التخطيط في الاعتبار بالاتجاهات الحديثة في التخطيط الحضري و ذلك كالمناطق الخضراء و برامج الصحة العامة و الترويج العام و غير ذلك .

ويذهب البعض إلى القول بأن التخطيط الإصلاحي يعتبر مقدمة ضرورية للتخطيط الإبداعي و يتمثل ذلك في النموذج الأمريكي فقد قام المخططون الأمريكيون رابطة بين هذين النموذجين في إطار السيادة أو العامة ، وهكذا يتبين أن هناك نمطان للتخطيط الحضري فيزيقي و اجتماعي وهما مترابطان واقعي و متميزان تحليليا¹.

2-4- مقاييس التخطيط : و يمكن حصرها في مايلي :

- تخطيط المرور و ذلك لتسهيل الحركة داخل المدينة و تقليل المدة التي يستغرقها الناس في بلوغ أماكن أعمالهم أوفي قضاء أوقات فراغهم .
- تخطيط وسائل الاتصال و هذا يتضمن بناء الشوارع و الطرقات و غيرها من وسائل الانتقال.
- تخطيط الخدمات وهذا يتضمن إنشاء مدارس جديدة و توزيع الخدمات الترفيهية و التنزهاة العامة و المستشفيات².
- مشروعات الإسكان التي تهدف أساسا إلى إعادة إسكان الأفراد المقيمين بالمناطق المتخلفة في مساكن جديدة بقصد رفع مستوى معيشتهم.

¹- حسين عبد الحميد أحمد رشوان، المرجع السابق، ص60،

²- قماس زينب، المرجع السابق، ص28.

2-5- أهداف التخطيط:

إن الهدف الرئيسي للتخطيط هو تحسين ظروف البيئة الطبيعية و تحسين الظروف المعيشية و الخدمات ، وكذلك الأحوال الاجتماعية و الإقتصادية لسكانها و نلخص ذلك في مايلي :

2-5-1- من الناحية العمرانية :

- تحسين العلاقة بين المساكن و الشوارع و المناطق الصناعية و الخدمات العامة.
- إمكان الإبقاء على المنتزهات العامة و المناطق المكشوفة في الأحياء السكنية لتكون متنفسا للسكان ، و مكان لقضاء أوقات فراغهم .
- فصل المناطق السكنية بقدر الإمكان عن المناطق الصناعية .
- تجميل المدينة أو بعض أحياءها عن طريق اتخاذ طابع خاص بالمباني .
- تخصيص مناطق خاصة للأسواق.

2-5-2- من ناحية الخدمات :

- مد جميع أحياء المدينة بالخدمات اللازمة كالمياه و الإنارة و المجاري، بحيث لا تكون هناك وفرة في بعض الأحياء و نقصا في بعضها الآخر.
- تقصير رحلة العمل من محل السكن إلى مواقع العمل، بإنشاء مساكن العمال قريبا من مناطق العمل، أو تسيير و سائل المواصلات و خفض أجورها و تعاون حركة النقل و المواصلات في داخل المدينة¹.
- سهولة ويسر إتصال المدينة بالمناطق الأخرى ، و خاصة بالمناطق الريفية المجاورة أو بالموانئ و العواصم أو بمراكز الأسواق .

¹ فؤاد محمد الصقار، التخطيط الإقليمي، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1994، ص281.

- إنشاء المراكز الإدارية و التنفيذية و الخدمات التعليمية و القضائية و الصحية و الترويحية و غيرها من مناطق المدينة المختلفة ، بحيث لا يشعر السكان بالإرهاق للوصول إليها.

2-5-3- من الناحية الإجتماعية و الإقتصادية :

- تحسين ظروف المعيشة و العمل داخل المدينة،و إيجاد العمل المناسب للعمال العاطلين أو محاولة نقلهم إلى مناطق العمل داخل المدينة.

- تحسين الأحوال الإجتماعية و الصحية للسكان عن طريق عدم السماح بإزدحام بعض الأحياء ،وعدم السماح ببناء مساكن لا تتوفر فيها الشروط الصحية و السكنية .

- محاولة زيادة الحركة التجارية للمدينة عن طريق توفير المطالب المعيشية و الإكثار من المحلات التجارية عن طريق رفع مستويات المعيشة.

- محاولة زيادة التطور الإقتصادي للمدينة بإنشاء مراكز صناعية جديدة ،أو خلق مجالات جديدة للإنتاج¹.

2-5- الصعوبات المتعلقة بالتخطيط الحضري :

- الطابع الدينامي لأغلب المدن يجعل التخطيط لمدى زمن طويل مخاطرة كبيرة .

- قد يقطع المخططون تحت تأثير جماعات خاصة في المدينة، فيوجهون السياسة التخطيطية اتجاهات لا تخدم مصالح مجتمع المدينة ككل.

- الصعوبات المالية قد تقف عائقا في الكثير من الأحياء في بلوغ التخطيط مداه².

- وهناك صعوبات عديدة تكتنف التخطيط الحضري منها الهجرة المتدفقة من الريف إلى المدينة وما يرتبط بذلك من مشكلات مثل عدم كفاءة الهياكل الأساسية للمدن³.

¹ - فؤاد محمد الصقار، المرجع نفسه، ص281.

² - زينب قماس، المرجع السابق، ص29.

³ - محمد الجوهري، طلعت هدى الشناوي، عبادة فؤاد، فاتن أحمد علي، هناء الجوهري، دراسات في علم الاجتماع الحضري، ط1، دار المعرفة ، الإسكندرية، 1990، ص236.

2-6- دراسة مشاكل النقل داخل المدن والتخطيط لحلها:

إذا أردنا دراسة مشاكل المرور والنقل في مدينة ما، نأخذ مجال دراستنا المتمثل في مدينة مستغانم، فلا بد من:

1- أن تقسم إلى مناطق جغرافية تدرس الرحلات منها دراسة فعلية، إذ تقسم حسب الحالة إلى سائق السيارة، راكب سيارة خاصة، راكب سيارة نقل المسافرين العامة، راكب قطار، راكب دراجة ثم تصنف حسب الغرض، رحلات التسويق، رحلات العمل، رحلات علمية، رحلات إجتماعية، رحلات نزهة، ثم تجمع بيانات عن ملكية السيارات والعائلات وحالة المجتمع الاقتصادية.

2- ومن أهم الجوانب التي يعرف بها الجغرافيون في دراسة حركة النقل و المرور هي مراقبة تدفق وإنسياب حركة المرور خلال ساعات اليوم ، فوجد أن هناك ساعات معينة تمثل ساعات الذروة التي تتكدس فيها وسائل النقل وخاصة السيارات في شوارع المدن وطرقها، فلو أن كل شخص يملك سيارة إستعملها في نفس الوقت، إذن لتكدست السيارات في الشوارع وأصبح السير على الأقدام أسرع من إستعمال السيارة، ويجدر هنا أن ننبه إلى أن السيارة لم تكن وسيلة لنقل الركاب فحسب بل ذات أهمية في نقل البضائع داخل المدينة.

إلا أن وسائل النقل وخاصة السيارات تتحرك في ساعات معينة من اليوم (ساعات أول النهار وآخره) لتتكدس تنفع مرة واحدة فتصعب حركتها، وخاصة في مناطق (أعناق الزجاجة) كالممرات الضيقة ومناطق عبور الجسور وملتقى الشوارع وساحات التقاطع¹.

¹ - صبري فارس الهيتي، التخطيط الحضري، دار اليازوري العلمية للنشر و التوزيع، عمان، 2009، ص207.

2-7- أنواع الخطط لتخطيط النقل الحضري:

يمكن إعداد خططاً عديدة في حالة محاولة التخطيط للنقل الحضري ومنها :

2-7-1- خطة سياسة النقل: وتتضمن مايلي:

-إنشاء طرق جديدة وتحسين الطرق الحالية.

-أولوية خدمات النقل العام.

-تقليل حوادث الطرق، وحماية البيئة.

-توفير العلامات الإرشادية، وتوفير وسائل الأمان.

2-7-2- خطة البرنامج أو النظام: كتخطيط شبكة سكك حديد أو طرق سريعة أو أنفاق.

2-7-3- خطط المشروعات: و يتضمن خطط لتحسين شبكة نقل كتعريض طريق أو تحويله.

2-7-4- خطط لأمان الحركة: وتتضمن الخطط المتعلقة بمعالجة أسباب وقوع الحوادث على الطرق.

2-7-5- خطة نقل خاصة: كتلك الخطط المتعلقة بنقل المعوقين أو كبار السن أو الأطفال أو التلاميذ أو أطفال الروضة أو لبعض أنواع الألعاب الرياضية.

2-7-6- خطة حماية البيئة: والتي تتضمن الخطط التي تعالج تلوث البيئة بسبب النقل، كتلوث الهواء، تلوث الصوت (الضوضاء)، وتلوث التربة (الأراضي)¹.

¹ - المرجع نفسه، ص202.

خلاصة الفصل:

- إن تسيير النقل الحضري تسييرا عقلانيا يتطلب التحكم في عدة عناصر أهمها إختيار المسارات بدقة، وبالتوافق مع مخطط التعمير للمدينة وكذا الإختيار الأمثل لكل من أماكن توقف المحطات تقاديا للإختناق المروري والنقاط الساخنة المفضية إلى حوادث المرور. والتحكم في هذا العامل يتطلب تسخير أداة قانونية وتقنية هي مخطط الحركة والتنقل المدروس بعناية فائقة للتحكم في سيولة الحركة و إنتظامها و إختصار في الجهد والوقت والتكلفة والتحكم في التنقلات داخل المدينة وتسييرها بزيادة البنيات التحتية وزيادة الوسائل وتنويعها.

تمهيد:

إن طبيعة النقل الحضري في كل مدينة ومدى كثافتها وتنظيمها دليل على التطور الحضري، كم تعبر على قدرة المخططين على ضمان مدينة منظمة تؤدي وظائفها على أكمل وجه وتوفير الراحة والأمان لسكانها، فعندما يراد المحافظة على المدن العتيقة أو توسيعها في أنسجة جديدة تبرز مشكلة النقل كمسألة جد هامة، وبين هذه المدن التي تعاني من هذه المشكلة مدينة مستغانم بحيث تسارع عملية التعمير في المدينة جعل المناطق المحيطة في حاجة ماسة إلى تحسين التنقلات وفك الخناق عن وسط المدينة، وفي هذا الفصل نستعرض نبذة قصيرة عن ولاية مستغانم والمرور بمحطات المتمثلة في الموقع الجغرافي وتاريخها وكذلك الجوانب المختلفة الاجتماعية و الإقتصادية والثقافية، بالإضافة إلى وضعية قطاع النقل بأنواعه البري، والبحري.

أولاً: علاقة النقل بالتخطيط الحضري

1-1- أدوات تخطيط و تنظيم النقل و المرور في الجزائر:

1-1-1-مخطط المرور:

هو أداة تنظيم و تسيير المرور على المدى القريب (5 سنوات على الأكثر) يهدف إلى تحقيق استغلال أمثل للعرض من هياكل و شبكات و حظيرة لتلبية الطلب على النقل للأفراد و السلع داخل المدينة ،يقوم بتشخيص واقع المرور و تزويد السلطات بمجموعة من الأدوات التقنية و التنظيمية التي تسمح بتحسين ظروف المرور على المد القريب للمدينة باقتراح عمليات تهيئة على مفترقات الطرق،تنظيم المرور بالأضواء تحديد و تعديل اتجاهات السير يهدف عموماً تحقيق أكبر سيولة لحركة المرور من خلال :

- تنظيم وتهيئة المجال الذي يحتوي الحراك لتحسين أدائه بالنسبة للمركبات و المشاة.
- تحسين الحراك للولوج إلى مراكز الخدمات و الإدارات و المؤسسات (البنوك، المدارس، مناطق الأنشطة،السوق) .
- ضمان أحسن ظروف الحراك (السيولة والأمان للتنقلات).
- حماية البيئة و المحيط (تقليص التلوث البيئي و الضوضائي) .
- تحسين وزيارة فعالية النقل العام من خلال إعطاء الأولوية لحافلات النقل العام بتأمين ممرات خاصة و تحديد المرافق المناسبة لها مع تنويع أنماط النقل و تنظيم أماكن لتوقف السيارات .
- مواقف الخدمات و الأنشطة و الأسواق في المدينة.¹

¹ مديرية النقل ،لولاية مستغانم، مكتب النقل البري، مصلحة الإحصائيات،2013..

1-1-2-مخطط النقل: نظرا للحجم السكاني الكبير الذي تتمتع به المدن الجزائرية و الحراك الذي تعرفه تسهر مخططات المرور على تحقيق الأهداف التالية: تحسين فاعلية المرور باستخدام أمثل للهيكل و التقنيات المتوفرة، ضمان فرص متساوية لتنقل كل المواطنين إضافة إلى توجيه مستعملي الطريق.

إلى غاية 2004 كان تخطيط النقل شكلي، حيث اعتمدت وزارة النقل في توجيهاتها لإنجاز المخططات على نماذج تشبه استثمارات تقوم المديريات الولائية بالإجابة عنها، فكانت بعيدة كليا عن المعنى التقني للمخطط، جاء المرسوم التنفيذي رقم 04 – 416 المؤرخ في 08 ذي القعدة عام 1425 هـ الموافق 20 ديسمبر 20 ديسمبر 2004 المحدد لكيفيات إعداد مخططات النقل البري للأشخاص وتطبيقها، في مادته الثالثة ليحدد عناصر المخطط (الدراسة التقنية الاقتصادية) و المحاور التي يتكون منها : تحديد محيط الدراسة، تحديد أفاق الدراسة، تحليل الوضعية الحالية، ملخص النتائج تطبيق نماذج توقعات حركة المرور، جاء الفصل الأول لتحديد كيفيات إعداد المخطط الوطني للنقل يشمل الطرق و السكك الحديدية ذات المنفعة الوطنية و الهياكل الأساسية للنقل كالمحطات البرية و يعمل على ضبطها ضمن المخطط التوجيهي للمنشآت الأساسية، كما يحدد الأعمال الواجب القيام بها فيما يخص الاستثمار و يضبط مخطط التمويل المتصل به، إعداد هذا المخطط من صلاحيات الوزير ويتم على أساس مخططات النقل الولائية، في القسم الثاني خص المرسوم كيفيات إعداد مخطط النقل في الولاية (المنفعة المحلية¹).

والذي تعده المصالح المختصة التابعة للولاية ويحدده الوالي المختص إقليميا بعد أخذ رأي لجنة التنسيق في الولاية، القسم الثالث مخطط النقل الحضري الذي يحدد الاتصالات المنتظمة عبر الطرقات و السكك الحديدية في النقل الحضري وشبه الحضري و المنشآت الأساسية للنقل.

يحدد المرسوم كيفيات إعداد المخطط بدقة من خلال مراحل يجب تتبعها ومن بينها مايلي :

¹ - مديرية النقل لولاية مستغانم، مكتب النقل البري، مصلحة الإحصائيات، 2013،

- معرفة الموقع : بمعنى زيارة الموقع .

- تحديد مساحة الدراسة وآفاقها ،التحديد يجب أن يكون ناجما عن معرفة حقيقة الموقع ويضبط بعد تشاور بين لجنة التنسيق ومكتب الدراسات.

- جمع المعطيات يجب أن تكون المعطيات التي يتم جمعها من مكتب الدراسات دقيقة واقعية قدر الإمكان من أجل تحقيق مصداقية أفضل للنتائج موثوقية المصدر وتتضمن: شغل الأراضي من خلال المعطيات السكانية الاقتصادية للتنقلات المحصاة ،عرض إحصاء جميع خدمات النقل الخاص و العمومي و النقل بواسطة سيارة الأجرة ونقل العمال والتلاميذ ،يجب تحديد تنقلات المسالك المتخذة للمركبات وتيرة المرور عدد المركبات وتيرة المرور عدد المركبات سنها نوعية سنها موعية الخدمات وعدد المقاعد المتوفرة و التسعيرات المطبقة وسعة الخدمة وطول الخطوطإلخ .

وفي الأخير فإن هذا التقرير النهائي يقدم مخطط النقل في جزئه التوقعي (2009-2010) مستندا على التحاليل الديمغرافية المرتبطة بالآجال التوقعية لهذه الدراسة (05 سنوات) التي تشمل حجم الحظيرة المتنقلة الموزعة على مختلف الخطوط المقترحة في مخطط النقل ،كذلكعرض مختلف الإجراءات و التدابير المتعلقة بمنشآت الاستقبال على مستوى التجمعات السكانية الكبيرة فضلا عن مدينة و النسيج العمراني المحيط بها ، والأمر هنا يتعلق بالنقل العمومي للمسافرين مثلما يتعلق بالنقل بواسطة خدمات سيارة الأجرة (تاكسي¹).

1-2-القوانين و التشريعات المنظمة للنقل:بهدف الوقوف عند التطورات الحاصلة في التشريع المرتبط بالنقل في الجزائر، يمكن تمييز مرحلتين أساسيتين، قبل و بعد 1988 التي تم فيها دخول الاستثمار الخاص في النقل بقوة مقابل تراجع مؤسسات الدولة عن ممارسة نشاط النقل البري للمسافرين .

¹ مديرية النقل لولاية مستغانم، مكتب النقل البري، مصلحة الإحصائيات، 2013.

- قبل 1988: هيمنة الدولة على القطاع :

يعرف القانون 67-130 الصادر في 22 جويلية 1967، المتضمن تنظيم النقل البري عملية النقل بأنها كل نشاط تقوم من خلاله شخصية معنوية بنقل الأشخاص أو البضائع من نقطة إلى أخرى بواسطة آلية مهما كان نوعها ،وقد قسم النقل إلى قسمين : نقل للحساب الخاص أي المنفعة الخاصة للأشخاص، ونقل عمومي يعود بالفائدة على الصالح العام، كما أن المادة الخامسة منه تقول بأن النقل العمومي لصالح الفائدة العمومية محتكر من طرف الدولة والمادة السابعة تنص على أن كل تصريح بالنقل لشخص يمكن أن يجدد في فترة لا تتعدى سنتين إذا لم يكن بإمكانه ممارسة نشاطه في النقل.

- في بداية السبعينات تم إنشاء المؤسسة الوطنية لنقل المسافرين SNTV عن طريق التنظيم 71-73 بتاريخ 13 نوفمبر 1971 حيث تم دمج المؤسسات المسيرة ذاتيا لتعويض الديوان الوطني للنقل، كان لهذه المؤسسة وحدات عبر كل أرجاء الوطن وتتمتع بإمكانيات كبيرة جعلتها تتكفل بكل احتياجات النقل بما فيها نقل الطلبة وعمال المؤسسات وحتى النقل خارج الوطن .

- في بداية الثمانينات صدر المرسوم التنفيذي 81-375 المؤرخ في 26 ديسمبر 1981 المحدد لصلاحيات الولاية و البلدية في قطاع النقل البري لتأكيد وتكملة أعمال الشركتين الوطنيتين لنقل المسافرين والنقل بالسكك الحديدية، وهذا لضمان النقل الحضري والشبه حضري من طرف الشركات الولائية والبلدية¹.

في سنة 1982 صدر المرسوم رقم 82-148 الموافق ل 17 أفريل 1982 المتضمن التدابير المتعلقة بممارسة أعمال النقل البري لتلبية احتياجات النقل التي تحقق السير المنسجم للاقتصاد الوطني وتطويره بما يحقق مزيدا من المنفعة من حيث الكلفة نوع الخدمة، المدة والأمن وهذا القانون أعطى تراخيص للقطاع الخاص سواء أشخاص معنويين الصلاحيات للإستثمار في قطاع النقل.

¹ عبد الحكيم كبيش، المرجع السابق، ص139 ص140.

وفقا لتعليمات المخطط الخماسي 80-84 وفقا للمرسوم 83-306 المؤرخ في 07 ماي 1983 المتضمن إعادة هيكلة المؤسسات الوطنية لنقل المسافرين وهذا من أجل إنعاشها وتحريكها من الضغوطات الهيكلية فنتجت عن هذه المؤسسة 05 مؤسسات عمومية لنقل المسافرين منتشرة عبر الوطن وهي:

1- المؤسسة الوطنية لنقل المسافرين الوسط TVC

2- الغرب TVO

3- الجنوب الغرب TVSO .

4- الشرق TVO.

5- الجنوب الشرقي TVSE.

صدر القانون الوزاري المشترك في 20 ماي 1987 والذي ينص على "يدرس طلب الترخيص بممارسة عمل النقل العمومي البري للبضائع أو المسافرين من طرف وزير النقل، ثم يرسل بعد الموافقة عليه إلى اللجان المختصة المخولة للحصول على اعتمادها في إطار الاستثمار الاقتصادي الخاص الوطني ففي هذا الوقت بدأ الاعتماد على الخواص بشكل فعلي¹

- المرحلة الثانية بعد 1988: مرحلة دخول القطاع الخاص بقوة:

- تميزت هذه المرحلة بانسحاب الدولة ودخول قوي وسريع للقطاع الخاص، ففي سنة 1988 جاء المرسوم التنفيذي 88-01 الموجه للمؤسسات العمومية المؤرخ في 12 جانفي 1988 والذي ينص على استقلالية المؤسسات لتحسين فعاليتها وتصبح إنتاجية أكثر و تعتمد على نفسها وتتعامل بحرية وفقا للقانون التجاري بما فيها المؤسسات الوطنية الولائية والوكالات البلدية للنقل الجماعي للمسافرين عبر الطرقات.

¹ - المرجع نفسه، ص 141.

-تم في سنة 1991 صدور المرسوم التنفيذي رقم 91-195 المؤرخ في 01 جوان 1991 والذي يحدد الشروط العامة لممارسة نشاطات النقل البري للمسافرين والبضائع وفي 1997 صدر القرار المتضمن الموافقة على النظام النموذجي لاستغلال خدمات النقل البري العمومي للمسافرين الصادر في 26 أفريل 1997 والمحدد لالتزامات الناقل قواعد وضع المركبات في السير (الآليات المستعملة في النقل)، التسعيرة، المخالفات العقوبات الإدارية تجاه المخالفات.

-في سنة 2001 صدر في 07 أوت 2001 (الجريدة الرسمية ل08 أوت 2001) الذي يلغي أحكام القانون رقم 88-17 ل10 ماي 1988 المتعلق بتوجيه وتنظيم النقل البري المذكور ساقا، ما يميز هذا القانون هو طابعه التفصيلي والشامل على كل عناصر النقل خلافا للقوانين السابقة والذي يربط أساسا سياسة النقل بسياسة التهيئة العمرانية إذ يحتوي على ستة فصول، حيث تنص المادة الثالثة منه مايلي: "تساهم منظومة النقل البري في تجسيد سياسة التهيئة العمرانية، التنمية الاقتصادية والاجتماعية والدفاع على التراب الوطني وحماية البيئة والمحافظة عليها"¹.

- في سنة 2004 جاء المرسوم التنفيذي رقم 04-416 المؤرخ في 08 ذي القعدة عام 1425 الموافق 20 ديسمبر 2004 المحدد لكيفيات إعداد مخططات النقل البري للأشخاص وتطبيقها

- في فيفري 2009 صدر التعليمية الوزارية التي تلزم مديرية النقل في كل الولايات بفتح الاستثمار في مختلف الخطوط لكل الطلبات الممولة ذاتيا والتي يتم تمويلها عن طريق مؤسسات التمويل.

- تشريعات أخرى مهمة ومكملة:

- الاستثمار في قطاع النقل: يتم الترخيص بالنشاط بقرار من وزارة النقل بالنسبة للخطوط الوطنية لمديرية النقل للولاية بالنسبة للخطوط المحلية والحضرية، وتخضع ممارسة نشاط

¹ - المرجع نفسه، ص 42.

نقل المسافرين عبر الطرق إلى رخصة مسلمة وفقا إلى الشروط منها: إيداع ملف على مستوى مديرية النقل الولائية ويضمن طلب خطي ووثائق أخرى للملف تحددها المديرية، حيازة وسائل نقل عن طريق الملكية أو الإيجار تكون متلائمة مع الخط، وأن يكون الخط المطلوب مسجلا ضمن مخططات النقل الوطنية بالنسبة للخطوط ذات المنفعة الوطنية وضمن المخططات الولائية بالنسبة للخطوط ذات المنفعة المحلية وأخيرا ضمن مخططات النقل الحضرية بالنسبة للخطوط ذات المنفعة الحضرية، الشروط محددة في المواد (02-16) من القانون رقم 01-13 المؤرخ في 07 أوت 2001 والمرسوم التنفيذي رقم 04-415 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004 والمحدد لشروط تسليم رخص ممارسة نشاطات نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات.

- تحديد تسعيرة النقل الجماعي: النصوص القانونية هي التي تحدد تسعيرة النقل (مراسيم وأتعليمات) من طرف وزارة التجارة أما النصوص التي تحدد تسعيرة النقل الحضري الجماعي هي:

- التنظيم 95-06 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالمنافسة¹.

- المرسوم التنفيذي 95-119 ل 26 أبريل 1995 المتعلق بتقسيم الأملاك و النشاطات الخاضعة لنظام الأسعار المقننة¹.

- تمويل النقل الجماعي: إن الدولة الجزائرية عن طريق ميزانية الجماعات المحلية تقوم بتمويل النقل من خلال منحة من قروض الاستثمار خاصة في الهياكل التحتية طرق السكك الحديدية، محطات، إشارات المرور وإعانات استثمار تقدم للمؤسسات العمومية مثل الشركة الوطنية لنقل المسافرين SNTV وشركة النقل بالسكك الحديدية SNTF التي تخدم خطوط ليس لها مردودية ومخصصة لفئات تستفيد من تخفيضات كالطلبة والفئات المحرومة

¹ - المرجع نفسه، ص 42.

والمبالغ المخصصة من ميزانية الدولة معتبرة كل سنة عكس الجماعات المحلية فالمصاريف المخصصة للنقل من طرفها ضعيفة.

1-3- الفاعلون في قطاع النقل في الجزائر:

يتميز قطاع النقل في الجزائر يتعدد المتدخلين مما يجعل عملية التنسيق صعبة أو غائبة ميدانيا فوزارة الأشغال العمومية تشرف على تصميم وإنجاز الطرق والمنشآت الفنية وصيانتها وتجهيزها، ووزارة النقل تقوم بالتشريع والتنظيم والتكوين، ووزارة الداخلية والجماعات المحلية بتهيئة الطرق وتنظيم ومراقبة حركة المرور، ووزارتي العدل والمالية من خلال تسليط العقوبات وتحصيل الغرامات وغيرها من المصالح.

1-3-1- وزارة النقل:

تعتبر الهيئة الأساسية المشرفة والمنظمة لقطاع النقل على المستوى الوطني، مجال تدخلها واسع حيث يشرف على كل المهام المرتبطة بالنقل و الأرصاد الجوية.

تحدد المواد الأولى والثانية والثالثة من المرسوم التنفيذي رقم 89-165 المؤرخ في 29 أوت 1989¹ صلاحيات وزير النقل في إقتراح عناصر السياسة الوطنية في ميادين النقل والأرصاد الجوية ويطبقها، وتشمل مهام الوزارة:

- ضمان نقل الأشخاص والأموال برا عبر الرق أو السكك الحديدية وبحرا وجوا، كما يمارس صلاحياته في ميدان الأرصاد الجوية والأعمال المرتبطة بها.
- تطوير كل أعمال النقل والأرصاد الجوية وتنظيمها واستغلالها وتسويقها قصد تلبية الطلب في أحسن ظروف الكلفة وجودة الخدمة.

- رسم إستراتيجية تنمية القطاع وتنظيمية وإعداد المخطط الرئيسي للنقل والأرصاد الجوية في إطار الخطة الوطنية للتهيئة، والإشراف على كل العمليات المرتبطة بإعداد الوثائق

¹ - الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 36، بتاريخ 30 أوت 1989، ص 36.

والنصوص والتنظيمات ومتابعة نشاط المتعاملين العموميين والخواص في مختلف ميادين النقل.

- بالنسبة للنقل البري تسهر الوزارة على إقامة أدوات التخطيط في جميع المستويات وبناء وتطوير وتحديث شبكات النقل ومتابعة نشاط المتعاملين في النقل وتطوير أنظمة النقل الجماعي والنقل بسيارة الأجرة.

1-3-2-المجلس الوطني للنقل البري:

يبرز الإهتمام المبكر للهيئة التشريعية بتكوين هيئات مركزية وعلى مستوى كل الولايات تسهر على متابعة قطاع النقل وتنظيمه، لكن بقاء هذه الهيئات غائبة ميدانيا يطرح الكثير من الإستفهامات.

فقد حدد المرسوم التنفيذي 261-03¹ بتاريخ 23 جويلية 2003 دور وتشكيلة المجلس الوطني للنقل البري الذي أنشئ في سنة 1991 بمرسوم تنفيذي² يرأس المجلس ممثل الوزير المكلف بالنقل ويتكون المجلس من 15 عضوا منهم 12 يمثلون وزارات مختلفة وثلاثة ممثلين منتخبين عن منظمات النقل البري الأكثر تمثيلا، يعد المجلس تقريرا سنويا يرسله الوزير المكلف بالنقل ويقوم بإبداء رأيه وإعطاء توصيات في جميع المسائل المتعلقة بالقطاع في إطار مهامه الكثيرة :

- السياسة الوطنية للنقل البري.

- إستراتيجية تطوير قطاع النقل البري.

- تنظيم مختلف نشاطات النقل لاسيما المتعلقة بمخططات النقل الوطنية واستغلال المنشآت القاعدية، تسعيرة النقل البري.

¹ - الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 46، بتاريخ 30 جويلية 2003، ص 10.

² - المرسوم التنفيذي 91-61، بتاريخ 23 فيفري 1991.

1-3-3- اللجنة التقنية الوزارية المشتركة لنقل المواد الخطرة:

تنشأ لدى الوزير المكلف بالنقل لجنة تقنية مشتركة بين الوزارات لنقل المواد الخطرة تكلف بوضع قوائم المواد المعينة وتحديد القواعد المطبقة بشأن تكييفها ونقلها.

المهام المسندة للجنة من بينها مايلي:

-تقترح كل التدابير الكفيلة بضمان التحكم الأفضل في العمليات المرتبطة بحركة المواد الخطيرة قصد تكييف شروط النقل وكيفيات بشكل منتظم مع التطور التقني.

-تحدد تصنيف الطرود وقواعده والإجراءات المطابقة له لاسيما في مجال توضيب هذه الطرود وتصور تغليفها وتحضيرها وإيداعها لدى العبور وتسليمها عند الوصول وتداولها وشحنها وتفريغها وحركة مرور المركبات.

1-3-4- اللجنة الوطنية لسيارة الأجرة:

تنشأ لدى وزارة النقل لجنة وطنية لسيارات الأجرة تتولى القيام بتحليل شروط تنظيم النقل الحضري وغير الحضري بواسطة سيارات الأجرة وإستغلاله ومراقبته،¹ وتقتراح جميع التدابير الضرورية لتلبية حاجات المواطنين في هذا المجال على الوجه الأكمل وحماية مصالحهم وترقية المهنة وتنظيمها وتوجيهها.

1-3-5-المركز الوطني لرخص السيارات:

يعتبر هذا المركز مؤسسة عمومية ذات طابع إداري يتمتع بالشخصية المعنوية والإستقلال المالي يوضع تحت وصاية الوزير المكلف بالنقل ويوجد مقره في مدينة الجزائر، تنشأ فروع للمركز بقرار مشترك بين الوزير الوصي ووزير المالية والسلطة المكلفة بالوظيفة العمومية، وتتمثل مهام المركز:

-يقوم بتأطير نشاطات تعليم لسياقه السيارات وتنظيم الامتحانات الخاصة برخص السياقة.

¹ مديرية النقل لولاية مستغانم، مكتب النقل البري، مصلحة الإحصائيات، 2013.

1-3-6- المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق:

تم إنشاء المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بموجب القانون رقم 87-09 المؤرخ في فيفري 1987 (المادة رقم 24) المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها وهو مؤسسة ذات طابع إداري، وكان الإنشاء الفعلي في تاريخ 20 أفريل 1998 وبصدور القانون رقم 14-01 المؤرخ في 29 جمادى الأول عام 1422 الموافق 19 أوت 2001.

3-3-7- اللجنة الولائية للعقوبات الإدارية:

تنشأ في كل ولاية لجنة للعقوبات الإدارية يقترح الوالي العقوبات المنصوص عليها في القانون 13-01 والنصوص التنظيمية والتطبيقية لهذا القانون وتتمثل مهامها في اقتراح على الوالي المختص إقليميا العقوبات الإدارية المبنية في الفقرات 1، 2، 3 المؤرخ في 2001/08/07 والمتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.

3-3-8- اللجنة التقنية الولائية لسيارة الأجرة:

تنشأ في كل ولاية هذه اللجنة، تتجمع اللجنة التقنية الولائية مرة كل ثلاث (03) أشهر وكلما دعت الضرورة إلى ذلك بناء على إستداء من رئيسها أو يطلب من ثلثي أعضائها، وتتخذ قراراتها بالأغلبية البسيطة وفي حالة تعادل الأصوات يكون صوت الرئيس مرجحا، تقوم اللجنة التقنية الولائية بإعداد نظامها الداخلي وتتمثل مهامها:

تقدم اللجنة التقنية الولائية للوالي آرائها في تطبيق الترتيب التنظيمية التي يخضع لها النشاط¹ وفي جميع المسائل المرتبطة بسيارات الأجرة في الولاية (التنظيم والعمل والانضباط) بصفة عامة، وتتكفل بالسهر على تنفيذ قرارات اللجنة الوطنية لسيارات الأجرة وتعليماتها واقتراح كل التدابير الرامية إلى تحسين النقل بواسطة سيارات الأجرة وخاصة ما يرمي إلى إضفاء الانضباط على هذه المهنة.

¹ مديرية النقل لولاية مستغانم، مكتب النقل البري، مصلحة الإحصائيات، 2013.

1-3-9- لجنة التنسيق لإعداد مخططات النقل:

لقد نص المرسوم التنفيذي رقم 04-416 المؤرخ في 20/12/2004 المحدد لكيفيات إعداد مخططات النقل البري للأشخاص وتطبيقها في المادة 07 منه على أن المصالح المختصة التابعة للولاية تقوم بإعداد مخطط النقل في الولاية المختص إقليمياً، ولكن بعد أخذ رأي لجنة التنسيق في الولاية، حيث حدد هذا المرسوم على ضرورة إصدار تنظيم يوضح كيفيات إنشاء هذه اللجنة بقرار وزاري مشترك بين وزارة النقل والداخلية والجماعات المحلية والأشغال العمومية في انتظار إصدار هذا القرار الوزاري المشترك يجدر الإشارة إلى أن المنشور رقم 400 المؤرخ في 16/05/2002 المتضمن تنظيم نشاط النقل البري للمسافرين من مهامه:

- تقديم الإرشادات والتوجيهات فيما يخص إعداد مخطط.
 - توجيه الخيارات الواجب تبينها عند إعداد مخطط النقل.
 - توجيه وتحديد الأهداف الأساسية لمخطط النقل.
 - المصادقة على النتائج الأساسية قبل إخضاعها لقرار صاحب المشروع.
- كذلك لها دور تقني يتمثل في تقديم الإرشادات لصاحب المشروع فيما يخص إعداد دفتر الشروط والاستشارة¹.

¹ مديرية النقل لولاية مستغانم، مكتب النقل البري، مصلحة الإحصائيات، 2013.

1-4-العوامل والرهانات المتحركة في تخطيط النقل:

ما تعيشه الحواضر الجزائرية اليوم على الأصعدة الاقتصادية والاجتماعية والبيئية وما تشهده من تراجع في مستوى العيش فيها، يضع مشاكل الحراك في صلب اهتماماتها وفي مقدمة أولويات التخطيط لمجالها الحضري.

فشبكات النقل كونها هيكل المدينة وعامل الحراك لا بد أن يتم اختيارها بدقة وتدرس بعمق، هذه الدراسات يفترض أن لا تقتصر فقط على جانبها التقني الذي يقوم به المهندسون المتخصصون بل تتعداه إلى الاقتصادي (التكلفة و الجدوى الاقتصادية التي تعود بإيجابيات كثيرة على الحياة الاجتماعية من تقليص لتكاليف التنقل الزمنية و المادية، التقليل من الاختناقات والحوادث والتلوث).

إن ما يزيد في أهمية اختيار البدائل المناسبة (المشروع المثالي للمكان المناسب) هو طول حياة المشروع، فإذا كانت الحافلة تعيش في الدول الغنية 10 سنوات وفي الدول النامية 20 سنة أو أكثر فإن الطريق أو المحول أو النفق الأرضي يعيش لأجيال أو لقرون من الزمن أكثر من حياة المباني وهياكل المصانع وغيرها.

ما يضاعف بالضرورة مدة الدراسات التي تستمر لعدة سنوات نظرا كذلك للأغلفة المالية الموجهة لهذه المشاريع حسب بيار ميرلان في مرجعه السابق فإن النقل يستدعي تحليلا ثلاثي الأبعاد:

- البعد المجالي: هياكل وشبكات ومدى تأثيرها في النسيج الحضري.

- الزمن: يحدد القيمة الاقتصادية والزمن اليومي للمستعمل في مجال النقل¹.

- المال: العبء على الجماعات المحلية والتكاليف على المستعمل.

¹ - عبد الحكيم كبيش، المرجع السابق، ص 124.

- يضاف إلى هذه الأبعاد الثلاث بعد يتعلق بمستوى الخدمة الموفرة الذي يتحدد بعوامل الراحة والأمان وبعد يتعلق بالآثار الجانبية من خلال هذه العناصر الثلاثة تتحدد الرهانات و بالتالي الأولويات¹.

¹ - المرجع نفسه، ص125.

ثانياً: مدينة مستغانم والنقل الحضري

1-2- الموقع الجغرافي لمدينة مستغانم:

- تقع ولاية مستغانم في الشمال الغربي من الوطن، بحيث يقع إقليم بلدية مستغانم غرب الولاية على بعد 363 كم غرب الجزائر العاصمة، و89 كم شرق وهران و48 كم على أرزيو 81 كم شمال معسكر. وتغطي مساحة قدرها 2269 كلم، يحدها من الشرق ولايتي شلف وغلزيان، ومن الجنوب ولايتي غلزيان ومعسكر، ومن الغرب ولايتي معسكر و وهران، ومن الشمال البحر الأبيض المتوسط.

- **المناخ:** مناخ الولاية يتميز بمناخ شبه قاري ذو شتاء معتدل.

- **التضاريس:** تضاريس الولاية تنقسم إلى 4 مناطق لجهتين أساسيتين هما:

1- **الهضاب:** السهول المنخفضة للمنطقة الغربية هضاب مستغانم.

2- **الظهرة:** جبال الظهرة وسهول المنطقة الشرقية¹

2-2- تاريخ مستغانم:

- مستغانم ما قبل التاريخ لقد كانت منطقة مستغانم ما قبل التاريخ أهلة بالسكان وبصمات الإنسان البدائي ما زالت موجودة بمتحف وهران، وبمتحف "الباردو" بالعاصمة، وكذا بقايا من حيوانات إنقرضت مثل الكركدان، وأريان وهو نوع من الماعز، وكانت الحياة الاجتماعية سائرة المفعول لم تنقطع بعد، ونلمس تجمعاتها في نقاط معينة، حول مدينة مستغانم وضواحيها مثل: "خروبة" أي سيدي المجدوب، و"ماسرة" و"عين سيدي شريف" و"عين تادل" و"جبل الديس" ثم "مغارة الرتايمية" بالقرب من وادي ارهيو، و"خسيبية" القرية المجاورة لمعسكر².

- حيث إستقر بها الإنسان القديم وذلك لوجود مواقع يرجع تاريخها إلى فترة العصر الحجري الأول ما بين 30 و32.000 ق.م، ويظهر ذلك في موقع سيدي المجدوب كما أن

بتاريخ: 2013/05/01 <http://medjaheri-mostaganim.Allamontada.com>.
2- عبد القادر بن عيسى المستغانمي، مستغانم وأحوالها عبر العصور تاريخيا وثقافيا وفنيا، ط1، المطبعة العلوية ، مستغانم- الجزائر، 1996، ص16.

مستوطنات المدينة الأولى ظهرت في الألف الثالثة قبل الميلاد، وأولى هذه المدن التي ظهرت في المناطق الوسطى والشمالية للمنطقة ومن أهم هذه المدن كانت بموقع **الشعائبية** التي وجدت به أطلال لمباني فينيقية، شهدت تطورا على طول واد شلف وتعاقبت عليها حضارات عديدة نذكر من بينها الحضارة الفينيقية في الألف الثانية قبل الميلاد وإحتكاكهم بالسكان الأصليين، بحيث بنى الفينيقيون ميناء إسمه **مرستكا** في زمن **Cartenna**، أعاد الرومان بناء المدينة وأعطوها الإسم **كارتنا كالينوس Gallienus** حكم 260-265 بحيث كانت منطقة مستغانم موطنًا لقبائل زناتة حتى وصولا للهلاليين والمرابطين وكانت تحت حكم المرابطين **بني يوسف بن تاشفين** 1061-1106 برج المحل القلعة السابقة لمستغانم.

1236م أسس يغموراسن دولة بني عبد الواد بتلمسان وفي نفس الوقت دخلت القبائل العربية تلال المغرب الأوسط، وإستقرت فيها السويد وتواجدت السويد في سهول سيرات والبطحاء وحوض مينا. ومن ثم **الأمير محمد بن ثابت المتوكل موسى الثاني** وتعاقبت على حكمها كثير من الملوك والأمراء بحيث فتح العثمانيين مستغانم في القرن 16م، إتخذت المدينة منعطفًا حاسمًا ويعتبر العهد العثماني بمثابة العهد الذهبي بعدها تولى **الباي مصطفى بوشلاغم** أمام الحكم وجعلها لبابك الغرب الجزائري حيث خلق مجموعة من المعالم الأثرية مازالت شاهدت على ذلك¹.

كانت مستغانم موقعا بحريا حصينا، لذا فقد حصنت القوات الفرنسية على إحتلالها في هجوم في 28 جويلية 1833، خوفا من أن تسقط المدينة في يد **الأمير عبد القادر**. سقطت مستغانم نمت المدينة بوصول المستعمرين الذين إستوطنوا المناطق المحيطة وطورو وسائل المواصلات مع المناطق الداخلية **تيجديت**، المدينة العربية القديمة لا تزال في الشمال وذلك في قوس حول **Tijditt** المنحنى المقعر لعين صفراء التي تحتوي على مقابر الأولياء التي

¹- [http:// medjaheri- mostaganim.allamontada.com](http://medjaheri-mostaganim.allamontada.com).

تحظى بإجلال واسع النطاق. وكانت تسمى مستغانم بإسم مسك الغنائم داخلها سعيد وخارجها شريد¹.

- وفي 1837-847 م مقاومة شعبية ضد الغزاة بقيادة الأمير عبد القادر وشاركت فيه قبائل المنطقة الغربية القمع الهمجي للجيش الفرنسي مثل ما فعله في سنة 1845 بمغارة الفراشيش بالقرب من الثقمارية حيث نمت فيها قبيلة أولاد رياح، وإندلاع الكفاح من أجل تحرير الوطن في 01 نوفمبر 1954 تميزت بأعمال مسلحة ضد الجيش الفرنسي.

3-2- التقسيم الإداري لولاية مستغانم:

تنقسم ولاية مستغانم إلى 10 دوائر و 32 بلدية.

- دائرة مستغانم: مستغانم.
- دائرة حاسي مماش: حاسي مماش، ستيدية، مزگران.
- عين تادل: عين تادل، الصور، سيدي بلعطار، واد الخير.
- بوقيراط: بوقيراط، سيرات، السوافلية، الصفصاف.
- سيدي علي: سيدي علي، تازقايت، أولاد مع الله .
- عشعاشة: عشعاشة، تقمارية، خضرة، أولاد بوغانم.
- عين النويصي: عين نويصي، فرناكة، الحسيان.
- ماسرى: ماسرى، منصور، الطواهرية، عين سيدي شريف.
- سيدي لخضر: سيدي لخضر، الحجاج².

¹-Moulay Belhamissi,Histoire De Mostaganem,2 edition, imeprimeire Ahmed ZabanaSNED,Alger ,1982 ,p05.

²- [http:// medjaheri- motaganim.allamontada.com](http://medjaheri-motaganim.allamontada.com).

بتاريخ: 2013/05/01

2-4-الإقتصاد: يعتمد اقتصاد الولاية خاصة على القطاع الفلاحي والذي يتميز بإمكانيات هائلة التي تمكن أن تلعب دورا هاما في التنمية الاقتصادية للولاية حيث تقدر مساحة الأراضي الفلاحية بحوالي 143689 هكتار منها 131.179 هكتار صالحة للزراعة الغابات تقدر مساحة الغابات بالولاية حوالي 32265.31 هكتار أي بنسبة 14.21 من المساحة الإجمالية.

2-5- الصيد البحري: يزخر ساحل مستغانم بثروة سمكية هائلة إلا أن الانتاج السنوي والمقدر ب 3000 طن سنويا، يوضح لنا عدم الإستغلال الجيد لهذه الثروة وهذا راجع لنقص في الإمكانيات المادية الخاصة بالصيد وكذلك الهياكل القاعدية للصيد وتقوم الدولة ببناء ميناء جديد لتنشيط هذا القطاع.

2-6- القطاع الصناعي: للقطاع الصناعي دور مهم إذ نجد بمستغانم شركة تكرير السكر حيث تعتبر وحدة من الأربع وحدات التي تتواجد في الجزائر، إضافة إلى ذلك نجد مصنعا للتبغ هذا المصنع يوجد إلى جانب مدرسة ثانوية وسط أحياء سكنية مما يشكل خطرا على صحة الطلبة والسكان والبنية التحتية.

- تحتوي الولاية على هياكل قاعدية اقتصادية هامة منها ميناء مستغانم وشبكة طرقات حديثة حوالي 1617 كلم والتي يمكن أن تلعب دورا هاما في التنمية الاقتصادية.

2-7- التربية: جامعة عبد الحميد بن باديس كمشروع رسميا 1987 تحتوي سبع مراكز جامعية، هذه الجامعة تقدم المؤسسة الرسمية لتعليم العالي لولاية مستغانم وهي خامس قطب جامعي في الجزائر، كما أن الجامعة تحتوي مكتبة رئيسية إفتتحها الرئيس بوتفليقة سنة 2004 تتألف من عدة مكتبات موزعة بين الكليات والمعاهد العلوم التكنولوجية و النشاطات الرياضية كما أن في سنة 2011 كان هناك ثلاث مكتبات في الولاية¹.

¹- Http:// medjaheri – mostaganim. Allamontada. Com.

8-2- الصحة:

- مستشفى أرنسطوشيكفارة بالقرب من العرصة.
- المستشفى المركزي الجامعي SHU بخروبة بدأت الأعمال فيه منذ 2007.
- مركز الاستعجالات للعمليات الجراحية UMC زيغود يوسف شمال حي تجديت.
- عدة عيادات في الولاية.

9-2- الثقافة: المدرسة الجهوية للفنون الجميلة بمستغانم، بحيث تنظم مستغانم عدة دورات

للمسرح المدرسي للموسيقى الشعبية والموسيقى الأندلسية، وهي مدينة تشتهر بالموسيقى خاصة الطريقة السوفية والموسيقى التقليدية لا سيما الطابع الشعبي والأندلس العربي.

- الزاوية العلوية جذورها التاريخية في تجديت، ونظرا لهذه الأهمية تحمل إسم مؤسسها أحمد العلوي وهو كاتب ومؤلف لعدد كبير من الكتب في مجال الموسيقى عيساوى.

10-2- الأحياء التاريخية القديمة:

أ/حي تجديت: هو نواة قديمة في مستغانم يحتوي على مساجد قديمة وأيضا ضريح سيدي معزوز البحري، إسم تجديت هو أول حي لمستغانم بقدم البربر بمعنى IJDI, IGDI إسم للرمل بالبربرية.

ب/حي توبانا TOBBANA: في الترك بالتركية TOBONY هو حي تركي بالمدينة، يقع شمال المنطقة 1 نوفمبر 1954 ومنه يمكن مراقبة الميناء.

ج/حي الدرب: هو أكثر الأحياء قدم في المدينة بني منذ العهد الإستعماري عندما كان الإستعمار مسيطر على عين الصفراء، وهو يقع بين المدينة الجديدة وتيجديت هو منطقة كانت لليهود والأتراك والعرب¹.

د/حي المطمر: يقع شمال الحي السابق بالقرب من حظيرة 20 أوت 1964.

¹- <http://montada.echoroukonlime.com>

11-2- المتاحف:

- متحف باي بوشلاغم و إمراته لالا عيشوش.

- متحف المجاهد في ساحة المقاومة.

- متحف دار القايد يحتوي على فنون شعبية.

12-2- السياحة: مستغانم مدينة سياحية على المستوى الوطني بفضل الشواطئ صلامندر،

صابلات، كما أنها مواسم للوعدات والحفلات الشعبية لجلب الآلاف من الزوار، كما أن هناك مناطق سياحية بالقرب من البحر مثل سيدي محمد بن مجدوب في منطقة خروبة، سيدي خروش بالقرب من بحر صلامندر.

شبكة الطرقات: إختيار الكثافة الطرقية لمنطقة الشمال الغربي لولاية مستغانم يقدر بقيمة قدرها 0.69 كلم²/كلم² مما منح مكان إختيار في الفضاء المحلي بمتوسط 0.37 كلم²/كلم²، يجتازها طرق مهمة للمواصلات (الطريق الوطني رقم 11، الطريق الوطني رقم 23، الطريق الوطني رقم 90) 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 معسكر وسيدي بلعباس، هذه العلاقات تنتهي بتلمسان وعين تموشنت، وتتعرز وتستند بكل من ولايتي شلف و تيارت¹

13-2- المخطط المحلي لولاية مستغانم:

- 332 كلم طرقات وطنية.

- 580 كلم طرقات ولائية.

- 686 كلم طرقات بلدية.

¹ - المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لبلدية مستغانم - مزهران- صيادة، ص31.

- جزء كبير من هذه الشبكة يستقطب من طرف المنطقة والذي يتمثل في وهران، أرزيو، بطيو، وتمثل ولاية 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.

1- 12- رواق شمال- جنوب ويضم محورين هامين هما:

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

- مستغانم، غليزان، تيارت، آفلو، الأغواط، حاسي الرمل عبر الطريق الوطني رقم 23.

2- 12- الرواق الثاني شرق-غرب يضم مايلي:

- مستغانم، شلف الطريق رقم 90 إلى غاية الجزائر العاصمة الطريق الوطني رقم 04.

- هذه الشبكة مهمة جدا في هذا الإقليم وطنيا تلعب دورا محرك في التقدم الإقتصادي للولاية يضمن جزء كبير من التبادلات¹.

- 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:

1- خط شرق- غرب: رغم عدم أهميته في تنمية جزء من التجارة يبقى حديث ولايتعدى نسبة 15% بالنسبة لفائدة السفر و 10% للنقل البضائع.

2- خط شمال- جنوب: خط المحمديّة، بشار بني في بداية القرن الماضي وهو يضمن إستثنائيا للنقل السلع المهمة.

¹ - مخطط النقل 2005، مكتب النقل البري، مصلحة الإحصائيات، مديرية النقل لولاية مستغانم، 2013.

14-2- 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 مع معسكر ويمر بحاسي ماماش وعين النويصي والمحمدية، طريق وطني رقم 23 يربط مستغانم بغليزان وبلدية ماسرة، سيرات، بوقيراط، طريق وطني رقم 90 يربط عين تادلوس، طريق وطني رقم 4 نحو شلف والعاصمة.

ب/ **البنية التحتية الطاقوية:** الولاية تؤمن 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 والآخر بغليزان.

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

- الخط الثاني: يضم إقليم حاسي ماماش، مستغانم وخط يضيئ سيدي علي مرورا بصيادة وخير الدين¹.

15-2- الإحتياجات السكنية:

- الحاجة للسكن قدرت في مختلف البلديات ما بين 1998 و2004 بالإضافة إلى الإنارة والإمكانات على طول المدى بإستراتيجية وزارة السكن والتهيئة ب05.

- للمدى القصير قدرت بنسبة 20% بمعدل 05 أشخاص بالسكن الواحد في برنامج التجديد خاصة في بلديتي مزهران و صيادة.

- إن تحسين وتنمية الشروط السكنية بموضوعية من أجل إمكانية طويل المدى فإن تأثير الحاجات قدرت ب04 أشخاص بالسكن في بلدية مستغانم، و05 أشخاص بالسكن في بلديتي مزهران وصيادة.

¹ - مخطط النقل 2005، مكتب النقل البري، مصلحة الإحصائيات، مديرية النقل لولاية مستغانم، 2013.

- الدراسات لمخطط شغل الأراضي عرضت كل التجهيزات وخاصة الهامة منها مثل: المتحف التاريخي في منطقة خروبة، كل هذه البرامج سطرت في مشروع من أجل المظهر الحضري، كذلك الجسر المار من عين الصفراء إلى غاية الضواحي يحسن خصوصا من حركة المرور.

- من أجل تنفيذ البرنامج وهذه الأعمال يجب وضع نظام من أجل شغل أو ملأ عدة أماكن وفق وظائف هامة تمد بالفائدة لجميع أنحاء الولاية¹.

2-2- النقل داخل الولاية:

- طبقا للمعطيات المستقاة من مديرية التخطيط والتهيئة العمرانية، فإن سكان ولاية مستغانم إنتقل تعدادها من 629.357 إلى 689.511 نسمة في ظرف خمس سنوات بين 1998-2002. هذا التصاعد يمثل 2.18% كمعدل نمو سنوي¹.

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

و هذا 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.

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

¹ - مخطط النقل 2005، مكتب النقل البري، مصلحة الإحصائيات، مديرية النقل لولاية مستغانم، 2013.

فبعض بلديات ولاية مستغانم لا تمثل نفس المؤشرات من حيث النمو السكاني لاسيما بلديات صيادة 3.29%، وادي الخير 2.36%، و سيدي بلعطار 2.30%، والتي تمثل نسبة نمو الأكثر ارتفاعا.

وتبقى البلديات الأقل نموا من حيث السكان هي بلديات أولاد بوغانم بنسبة نمو 1.71%، نكمارية و عشعاشة بنسبة نمو 1.71%، 1.75%.

2-2-1- وضعية الخطوط الحضرية:

أ/الخطوط الملغاة:

- الخط 05: يربط وسط المدينة- ديار الهناء.
- الخط 10: وسط المدينة – محطة 18 فبراير.
- الخط 11: يربط وسط المدينة – حي زهانة.
- الخط 14: يربط وسط المدينة – وادي الحدائق.
- الخط 16: يربط وسط المدينة –حي جبلي محمد.
- الخط 24: يربط وسط المدينة- 100 سكن.

ب/ الخطوط التي أدخلت عليها تغييرات:

- الخط 04: يربط وسط المدينة – ملعب الرائد فراج. وبعد التغيير أصبح يربط وسط المدينة(محطة خطاب عبد القادر)، ملعب الرائد فراج، حي زهانة¹.
- الخط 06: يربط وسط المدينة(خطاب عبد القادر)، صيادة. وبعد التغيير أصبح يربط وسط المدينة، حي عين الصفراء، صيادة.

¹ - مخطط النقل 2005، مكتب النقل البري، مصلحة الإحصائيات، مديرية النقل لولاية مستغانم، 2013.

- الخط 07: يربط وسط المدينة - مزغران. ليصبح وسط المدينة، شارع حمادو حسين، طريق خميستي، مزغران (الطريق الوطني 17).
- الخط 20: يربط وسط المدينة - صلامندر - صبلات. ليصبح صلامندر، وسط المدينة.
- الخط 21: يربط وسط المدينة - سيدي فلاق. ليصبح وسط المدينة، طريق عين الصفراء، سيدي فلاق.
- الخط 23: يربط وسط المدينة - حي شمومة. ليصبح وسط المدينة، مخطاري الغالي، حي شمومة.

ج/الخطوط الجديدة:

- الخط 05: يربط المنطقة الحيوية OROLAIT - وسط المدينة.
- الخط 10: يربط محطة 18 فبراير - وادي الحدائق.
- الخط 11: يربط حي قوعيششارف - وسط المدينة.
- الخط 14: يربط وسط المدينة (خطاب عبد القادر) - حي جبلي محمد (زهانة).
- الخط 16: يربط وسط المدينة (خطاب عبد القادر) - حي جبلي محمد (كاسطور).
- الخط 24: يربط خط - خط عبر المحيط.

2-2-2- النقل الإستثنائي:

- 2-2-3- النقل المدرسي: إن النقل المدرسي تتكفل به الجماعات المحلية بواسطة وسائلها الخاصة إلا أن عدم توافق الوسائل الموجودة مع عدد المتمدرسين يتطلب إشراك المتعاملين الخواص بواسطة إبرام إتفاقيات بين البلديات والناقلين الخواص¹.

¹ - مخطط النقل 2005، مكتب النقل البري، مصلحة الإحصائيات، مديرية النقل لولاية مستغانم، 2013.

2-2-4 النقل الجامعي: إن هذا النوع من النقل يضمه القطاع الخاص وفق الاتفاقيات بين الناقلين والإقامات الجامعية أو عن مناقصات وطني.

2-2-5- نقل العمال: إن نقل العمال من إختصاص المؤسسات الصناعية حيث تقوم به بواسطة وسائلها الخاصة أو عن طريق إبرام اتفاقيات مع الخواص لتكفل بهذا النشاط.

2-2-6-المحطات المخصصة للنقل بسيارات الأجرة:

- في ميدان النقل بواسطة سيارات الأجرة فإن مدينة مستغانم وحدها تستحوذ على 3/4 ثلاثة أرباع رخص سيارات الأجرة المستغلة.

وللتكفل بإحتياجات هذا الصنف من النقل بواسطة سيارات الأجرة، قامت السلطة المحلية بتخصيص 04 أماكن للتوقف:

- نقطة وقوف الكائنة بشارع درقاوي.

- المحطة المسماة الرائد فراج.

- نقطة وقوف الكائنة بشارع عياشي بلحاج.

- المحطة البرية(ما بين الولايات).

- هذه المحطات ليست مهيئة طبقا للمعايير المستلزمة وهي عبارة عن مساحات تفتقد إلى كافة التجهيزات التي من شأنها تسهيل و تحسين نوعية الخدمات التي تؤديها سيارات الأجرة¹.

أ/المحطة المخصصة للنقل ما بين الولايات (المحطة البرية):

- إنالمحطة البرية القديمة كانت مصدرا لبعض الصراعات القائمة بين المتعاملين والمسؤولين المسيرين لهذه النشأة من جهة وبين مختلف المتعاملين (الناقلين) من جهة أخرى.

¹ - مخطط النقل 2005، مكتب النقل البري، مصلحة الإحصائيات، مديرية النقل لولاية مستغانم، 2013.

- وفي سنة 2012 أنشأت محطة جديدة داخل الولاية، تقع على الطريق الرابط بين ماسرة وولاية غليزان.

ب/ المحطات المخصصة للنقل شبه الحضري:

- إن التمرکز الجيد للمحطات شبه الحضرية لمدينة مستغانم مرده إلى المواقع المتواجدة عليها وهي موزعة على النقاط الأصلية الأربعة للمدينة. فهناك أربع محطات موجهة للنقل مابين البلديات والنقل الريفي، متمركزة في المخارج الأربعة للمدينة. و إضافة إلى المحطة البرية، فإن هناك ثلاث محطات شبه حضرية متواجدة داخل النسيج العمراني لبلدية مستغانم.

-**المحطة الأولى:** في إتجاه عين تادلّس وخير الدين والبلديات الملحقة بهما، متواجدة على مقربة من السوق الكبير "الأصيل" الكائن بحي جبلي محمد.

نقطة التوقف هذه لا تتوفر على أدنى المقاييس التي تتطلبها محطات النقل، حيث أن المركبات تصطف على طول حافة الطريق دون أدنى تهيئة خاصة للموقع. من جانب آخر، فإننا نعتقد أن المكان الحالي لهذه المحطة لا يمكن اعتباره المكان الأمثل لمحطة شبه حضرية

وعليه من الحتمى تحويل هذه المحطة إلى مكان آخر قابل للتهيئة وبإمكانه إستقبال التجهيزات الضرورية لتقديم أحسن الخدمات¹.

- **المحطة الثانية:** محطة الرائد فراج التي تشمل المركبات العاملة نحو كل من وسط المدينة- مستغانم، بوقيراط، أولاد بن عطية، ينارو، الصفصاف، السوافلية، وغيرها. كذلك تضم هذه المحطة موقفين لخدمات سيارات الأجرة الأولى تعمل في إتجاه ماسرى والثانية في إتجاه كل من غليزان و الشلف، لكن هذه المحطة تقدم خدمات رديئة إذ أن أرضيتها غير

¹ - مخطط النقل 2005، مكتب النقل البري، مصلحة الإحصائيات، مديرية النقل لولاية مستغانم، 2013.

ملبسة بالقدر الكافي رغم وجود أرصفة مهيئة. وبالتالي فإن هذه المساحة مستغلة إستغلالاً رديئاً في الوقت الحاضر نظراً لوضعية أرضيتها والإنعدام التام للتهيئة والتجهيزات الموجهة للنقل.

2-2-7- النقل الحضري للمسافرين:

- عدد العربات: 150 حافلة.
- عدد الأماكن الموفرة: 8261 مقعد.
- عدد الخطوط: 27.
- عدد الرخص الممنوحة لسنة 2012: 18 رخصة.
- عدد المتعاملين: 124.

2-2-8- 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.

2-2-9- النقل الريفي:

- عدد العربات: 395 حافلة.
- عدد الأماكن الموفرة: 8709 مقعد¹.

¹ مخطط النقل 2005، مكتب النقل البري، مصلحة الإحصائيات، مديرية النقل لولاية مستغانم، 2013.

- عدد الخطوط: 179.

- عدد الرخص الممنوحة لسنة 2012: 75 رخصة.

- عدد المتعاملين: 345.

10-2-2- النقل مابين الولايات:

- عدد العربات: 214 حافلة.

- عدد الأماكن الموفرة: 8545 مقعد.

- عدد الخطوط: 41.

- عدد الرخص الممنوحة لسنة 2012: 41 رخصة.

- عدد المتعاملين: 131.

11-2-2- نقل العمال لحساب الخاص:

- عدد العربات التي تقدم بنقل العمال 29 عربية موفرة على 763 مقعد إلى جانب العدد الهام لوسائل النقل العمومي المسافرين المعينة على جميع الخطوط ويمثل عدد المتعاملين 22 متعامل.

3-2-الهيكل القاعدية للنقل المتواجد حاليا:

1-3-2- الموانئ: ميناء مزدوج تجاري والصيد البحري بمستغانم.

2-3-2- المحطات البرية: محطة جديدة للنقل البري للمسافرين من صنف " أ " في مدينة

مستغانم شرعت في الخدمة منذ 10 أكتوبر 2012 وخصصت للنقل مابين الولايات¹.

المحطة البرية القديمة هي حاليا في حالة توقف عن النشاط وستستأنف الخدمة بعد عملية الترميم.

¹ مخطط النقل 2005، مكتب النقل البري، مصلحة الإحصائيات ، مديرية النقل لولاية مستغانم، 2013.

2-3-3-المطارات: مطار للملاحة الجوية الداخلية بصيادة موجه لاستعمال الحدود.

2-4-المشاريع المبرمجة في البرنامج الخماسي 2010-2014:

- ميناء صيد بحري بصلامندر.
- محطة بحرية بمستغانم.
- إنجاز محطتين للنقل البري للمسافرين من صنف "ب" ببلديتي بوقيراط وعين تادلّس.
- إنجاز محطة برية لنقل المسافرين من صنف "ج" ببلدية عشعاشة.
- إنجاز مركزين ومضمارين (02) لتعليم سيطرة السيارات ببلديتي مستغانم وعين تادلّس.
- إنجاز محطتين حضريتين (02) لنقل المسافرين على مستوى المحيط الحضري لبلدية مستغانم.
- إنجاز أربعة (04) محطات حضرية لنقل المسافرين على مستوى البلديات التالية:
 - عين تادلّس (01).
 - سيدي علي (01).
 - بوقيراط (01).
- الشروع في إنجاز خط الترامواي لمستغانم.
- دراسة إنجاز خطين لسكك الحديدية بين مستغانم- غليزان ومستغانم – المفسوخ¹.

¹ - مخطط النقل 2005، مكتب النقل البري، مصلحة الإحصائيات، مديرية النقل لولاية مستغانم، 2013

- خلاصة الفصل:

- شهدت مدينة مستغانم حركة توسع عمراني مذهل أدى إلى إمتدادها على عدة محاور، ونتج عن ذلك صعوبات كبيرة في ميدان النقل الحضري. ويبدو من خلال الملاحظة الميدانية أن قطاع النقل عموما يعاني من غياب التنظيم في الحركة وفي برمجة التنقلات المختلفة وهناك قواعد تتحكم في تصميم مخطط الحركة والنقل دخل المدينة ومن بينها نوع الحركة أي البضائع أو الأشخاص وكذلك المقصد أي تحديد الوجهة النهائية أو الأساسية للحركة، النوعية أي كل المسارات ووسائل النقل المستخدمة فردية أم جماعية خاصة أم عمومية، بالإضافة إلى سرعة وسيلة النقل.

تمهيد:

بعدما تطرقنا إلى الجانب النظري للبحث وطرح الجوانب المتعلقة بموضوع النقل وعلاقته بالتخطيط الحضري في المدينة قمنا بدراسة ميدانية وجمع المعلومات من طرف مجتمع البحث وعلية نقوم بتحليل المعطيات وفق المحاور الأساسية للإستمارة التي خدمت الموضوع من خلال تفريغها في جداول ليتم قراءتها وتحليلها بغرض الوصول إلى النتائج العامة للبحث.

أولاً: تحليل وتفسير البيانات.

المحور الأول: البيانات الشخصية.

يتناول هذا المبحث عرض مجمل الخصائص التي يتميز بها مجتمع البحث من خلال التحليل الإحصائي للبيانات الرقمية لإجابات المبحوثين حول المتغيرات التالية: الجنس، السن، المستوى التعليمي، الحالة المدنية، ومكان الإقامة، ومكان تنقل أفراد العينة.

الجدول رقم (03): يمثل توزيع أفراد العينة حسب الجنس

الإحتمالات	التكرار	النسبة المئوية %
الذكور	32	53.33
الإناث	28	46.60
المجموع	60	100

من خلال الجدول رقم (03) جنس أفراد العينة المتمثل في الذكور والإناث بحيث تمثل نسبة 53.33% من أفراد عينة البحث كانوا ذكورا وهذا ما يدل أن الرجال أكثر تنقلا من النساء وذلك من أجل أهداف مختلفة من بينها العمل أو الدراسة أو أسباب أخرى، وهذه طبيعة المجتمع الجزائري المتمثلة في أن الرجل هو رب الأسرة له حرية الخروج حيث ما يشاء وأين ما يريد بينما المرأة عكسه تماما.

فالمرأة مكانها المنزل وتخرج منه لأسباب معينة، بحيث تمثل نسبة الإناث 46.60% وهي أقل من الذكور لكنها لا بأس بها، مقارنة بالسنين الفارطة فقد كانت الفتاة تمكث في البيت ولا تخرج إلا في غلب الأحيان بحيث كانت محرومة من الدراسة أو العمل أو الخروج لكن ما ملاحظه هذه الأيام خروج المرأة للعمل أو الدراسة أو أسباب أخرى وحرية التنقل، وهذه النتائج تمثل نسبة الأفراد الذين يستعملون النقل الحضري سواء النقل الجماعي (الحافلة) أو النقل الفردي المتمثل في (سيارة الأجرة).

الجدول رقم (04): يمثل توزيع أفراد العينة حسب السن

النسبة المئوية %	التكرارات	السن
40	24	[25 - 18]
35	21	[32 - 26]
11.67	07	[39 - 33]
05	03	[46 - 40]
3.33	02	[53 - 47]
05	03	[60 - 54]
100	60	المجموع

يتبين من الجدول رقم (04) أن معظم سن المبحوثين الذين يتراوح سنهم ما بين [25 - 18] بنسبة 40% وتمثل نسبة 35% من الشباب الذين يتراوح سنهم ما بين [26 - 32] من مجموع أفراد العينة يستعملون وسائل النقل الحضري، وفئة الذين يتراوح سنهم ما بين [33 - 39] تقدر نسبتهم ب 11.67% وهذا يعني أنهم لا يستعملون النقل الحضري إلا في غالب الأحيان بينما تمثل نسبة 5% فئة أفراد العينة الذين يتراوح سنهم ما بين [40 - 46] و[54 - 60] ، وتمثل فئة الذين يتراوح سنهم ما بين [47 - 53] تقدر ب 3.33% وهي نسبة قليلة وهذا راجع ربما لعدم التنقل كثيرا أو عدم استعمال وسائل النقل الحضري.

الجدول رقم (05): يمثل توزيع أفراد العينة حسب الحالة المدنية

الحالة المدنية	التكرارات	النسبة المئوية %
أعزب	40	66.67
متزوج	17	28.33
مطلق	02	03.33
أرمل	01	01.67
المجموع	60	100

يبين الجدول رقم (05) الحالة المدنية لعينة البحث بحيث تمثل نسبة الفئة العازبة ب 66.67% وهي أعلى نسبة من مجموع أفراد العينة، وتمثل نسبة المتزوجين ب 28.33% الذين يستعملون النقل الحضري وهي نسبة قليلة مقارنة بنسبة الفئة العازبة، كذلك نجد نسبة قليلة جدا بالنسبة للمطلقين والأرامل بحيث تمثل ب 3.33% و 1.67% . فالفئة العازبة المتمثلة في الشباب يتميزون بكثرة الحركة من خلال العمل أو الدراسة أو الخروج لترويح عن النفس خاصة الذكور فهم دائمي الخروج من البيت وقضاء أوقات الفراغ في أماكن مختلفة مثل: المقهى أو أماكن أخرى للترفيه

الجدول رقم (06): يمثل توزيع أفراد العينة حسب المستوى التعليمي

الحاله المدنية	التكرارات	النسبة المئوية %
بدون مستوى	0	
الإبتدائي	01	01.67
المتوسط	06	10
الثانوي	16	26.67
الجامعي	37	61.6
المجموع	60	100

يمثل الجدول رقم (06) المستوى التعليمي لأفراد العينة بحيث تمثل نسبة المستوى الجامعي وهي أعلى نسبة ب 61.66% وهذا يدل على أن معظم أفراد العينة ينتقلون من أجل الدراسة أو العمل، وتمثل نسبة 26.67% من المتنقلين ذو مستوى ثانوي، وكذلك تمثل ب 10% فئة الذين لديهم المستوى التعليمي المتوسط وتمثل 1.67% نسبة الذين لديهم مستوى تعليمي الإبتدائي.

الجدول رقم (07): يبين مكان الإقامة لأفراد العينة

النسبة المئوية %	التكرارات	مكان الإقامة
43.33	26	حي 600 مسكن
31.67	19	حي 348 سكن
25	15	وسط المدينة
100	60	المجموع

من خلال الجدول (07) يتبين لنا مكان إقامة أفراد العينة بحيث أن معظم الأفراد يقيمون بحي 600 مسكن بنسبة 43.33% وهو حي يبعد على مركز المدينة ب 04 كلم، وذلك لطبيعة الأفراد بحيث لديهم إحتياجاتهم الأساسية وكذلك العمل والدراسة في حياتهم اليومية وذلك من أجل الإستمرار، لأن الحي لا يتوفر على الهياكل والمراكز والمستشفيات وغيرها التي توفر لهم المستلزمات لذا يستوجب عليهم الإنتقال إلى وسط المدينة، كذلك نجد نسبة الأفراد المقيمين بحي 348 سكن ب 31.67% وهي تدل كذلك على الأفراد الذين يستعملون النقل الحضري للإنتقال إلى مركز المدينة لتوفره على الإمكانيات والهياكل الأساسية التي تلبي متطلبات الأفراد، كذلك نجد نسبة 25% من الذين يقيمون في وسط المدينة ويتنقلون إلى أحياء أخرى.

الجدول رقم (08): يبين مكان تنقل أفراد العينة

النسبة المئوية %	التكرارات	مكان التنقل
46.67	28	العمل
30	18	الدراسة
23.33	14	البيت
100	60	المجموع

يتبين من خلال الجدول رقم (08) أن التنقلات المرتبطة بالعمل تستحوذ على أكبر نسبة من إجمالي التنقلات اليومية للأفراد في النطاق الحضري للمدينة بنسبة 46.67% و كذلك نجد نسبة 30% من إجمالي التنقلات بهدف الدراسة لأن أغلبية المدارس والجامعات بعيدة عن الأحياء السكنية و كذلك نجد الأفراد الذين ينتقلون من أجل العودة إلى البيت وهو السبب الطبيعي والمحرك للتنقل بنسبة 23.33% .

فالمسكن هو المأوى والملجأ الوحيد الذي يذهب إليه الفرد من أجل الراحة ويحميهم من الظروف الخارجية و يوفر لهم الجو العائلي الذي ينسيهم العناء والتعب من العمل، وهذا التوزيع يحدد بدوره الوسائط المستعملة في التنقل ويعطي فكرة عن سلوك الأفراد في إختيار الوسيلة المناسبة في التنقل عن طريق وسائل النقل الفردي أو الجماعي وفي السنوات الأخيرة نظرا للطلب الكبير على التنقل وعجز النقل الجماعي في تلبيته، كذلك يلاحظ لجوء الأسر إلى إستعمال السيارة وذلك توازيا مع حركة التجهيز الكبيرة بالسيارة في الجزائر.

المحور الثاني: مستوى خدمات النقل الجماعي

جدول رقم (09): يبين مستوى خدمات النقل الجماعي حسب درجة إستعماله من أجل التنقل.

المجموع		نادرا		أحيانا		دائما		درجة استعماله مستوى الخدمة
ت	ن %	ت	ن %	ت	ن %	ت	ن %	
04	6.66	01	11.11	02	5.71	01	6.25	جيد
27	45	03	33.34	14	40	10	62.5	متوسط
29	48.34	05	55.55	19	54.29	05	31.25	سيئ
60	100	09	100	35	100	16	100	المجموع

من خلال الجدول رقم (09) يتبين لنا مستوى خدمات النقل الجماعي (الحافلة) وذلك من خلال درجة إستعماله من أجل التنقل بحيث تمثل نسبة 31.25% بأن خدمات النقل سيئة لكن في نفس الوقت يستعملونه الأفراد دائما وكذلك نجد نسبة 62.5% مستوى خدماته متوسطة، و 6.25% تمثل مستوى خدمات الحافلة جيد، كذلك نجد فئة الأفراد الذين يستعملونه في غالب الأحيان بحيث تمثل نسبة 54.29% بأنه سيئ و 40% بأنه متوسط و تمثل 5.71% بأن مستوى الخدمة جيد. كذلك نجد بعض الأفراد لا يستعملونه بحيث نجد نسبة 55.55% تمثل مستوى الخدمة سيئ و 33.34% يمثل مستوى الخدمة متوسط ويمثل 11.11% بأنه جيد ويرجع عدم إستعماله لأسباب عديدة من بينها وجود النقل الفردي سيارة الأجرة بحيث يلعب دورا هاما في تنقل الأفراد داخل المدينة.

ونستنتج بأن النقل الجماعي سيئ بنسبة 48.34% من مجموع أفراد العينة ويرجع ذلك لتدني خدماته وكثرة سلبياته، وتمثل 45% بأن مستوى خدمة النقل الجماعي متوسط

ما زال يحمل نقائص ليلبي حاجات الأفراد، كذلك نجد 6.66% وهي نسبة منخفضة بأن خدمة النقل جيدة.

- جدول رقم(10): يبين آراء أفراد العينة حول خدمات النقل الجماعي الحافلة.

الإحتمالات	التكرارات	النسبة المئوية %
جيد	04	6.67
متوسط	23	38.33
سيئ	33	55
المجموع	60	100

الجدول رقم (10) يتبين من خلال آراء أفراد العينة حول خدمات النقل الجماعي بحيث تمثل نسبة 55% نظرة سلبية للنقل الجماعي وذلك لتدني خدمات النقل الجماعي وكثرة سلبياته وتمثل نسبة 38.33% بأن خدمات الحافلة متوسط وتمثل نسبة 6.67% من آراء أفراد العينة حول خدمات النقل بأنها جيدة بالنسبة لهم، لقد عرف هذا النشاط في الجزائر بصفة عامة سياسات تنظيمية منذ الإستقلال إلى يومنا إهتمت خاصة بالعرض الكمي للخدمات وبقي مستعملوا النقل الحضري الجماعي يتلقون خدمات ذات نوعية رديئة (عدم الإنتظام، الإكتظاظ، وقدم الوسائل....إلخ) وحتى بعد فتح هذا القطاع للخواص وهذا أفقد مفهوم الخدمة العمومية معناه، فيعتبر النقل الجماعي أحد أنواع النقل البري فهو عنصر أساسي في أحياء المدينة، فهو الوحيد القادر على ضمان تنقل عدد كبير من الأشخاص، وتذليل الصعوبات التي تعترض الولوج إلى مناطق النشاط والخدمات، كما يلعب هذا النوع من النقل دورا أساسيا في تسهيل التبادلات بين مختلف القطاعات الحضرية للمدينة حيث يفرض تباين التوزيع المكاني للنشاطات والخدمات على السكان تنقلات شاقة في بعض الأحيان بحيث أدى معدل التحضر السريع في كبريات المدن الجزائرية عامة إلى زيادة سريعة في الطلب على خدمات النقل وزاد معها ضغط المركبات على محاور النقل في المدينة التي لم تكن قد صممت شوارعها لتستوعب هذا الكم من الحركة.

الجدول رقم (11): يبين صعوبات التي يواجهها الأفراد حسب مكان إقامتهم.

مكان الإقامة		حي 600 مسكن		حي 348 سكن		وسط المدينة		المجموع	
الصعوبات		ت	ن %	ت	ن %	ت	ن %	ت	ن %
أحيانا		28	75.7	04	57.15	12	75	44	73.34
دائما		06	16.20	02	28.57	02	12.5	10	16.66
أبدا		03	8.10	01	14.28	02	12.5	06	10
المجموع		37	100	07	100	16	100	60	100

يبين الجدول رقم (11) صعوبات التي يواجهها أفراد العينة حسب مكان إقامتهم بحيث تمثل أكبر نسبة 75.7% بأنه يواجهونها دائما عند تنقلهم مختلف الأماكن المراد الوصول إليها، كذلك 8.10% وهي نسبة منخفضة من مجموع آراء أفراد العينة بأنه لا يواجهون الصعوبات في تنقلهم كذلك نجد حي آخر وهو حي 348 سكن بحيث تمثل نسبة 57.15% يواجهون الصعوبات في غالب الأحيان كذلك 28.57% يواجهونها دائما و 14.28% لا يواجهون صعوبات، أما وسط المدينة والذي يعتبر النواة الرئيسية للمدينة، وتمثل 75% بأنهم يواجهون الصعوبات أحيانا و 12.5% يواجهونها دائما و 12.5% لا يواجهون صعوبات في تنقلهم.

وتمثل 73.34% من مجموع آراء أفراد العينة بأنه يواجهون صعوبات في غالب الأحيان و 16.66% بأنهم يتلقون صعوبات في تنقلهم وتمثل 10% بأنهم لا يواجهون صعوبات .

ونستنتج بأن المقيمين بحي 600 مسكن يواجهون صعوبات وذلك لبعده عن مركز المدينة وعدم توفره على إحتياجات الأفراد اليومية كذلك نجد وسط المدينة يواجهون

صعوبات عند تنقلهم بنسبة 75% وكذلك حي 348 مسكن بنسبة 57.15% يواجهونها أحيانا.

جدول رقم (12): يبين الأوقات التي يواجه فيها المتنقل صعوبات في التنقل.

الإحتمالات	التكرارات	النسبة المئوية %
صباحا	19	31.67
منتصف النهار	18	30
مساء	23	38.33
المجموع	60	100

يبين الجدول رقم (12) من خلال آراء المبحوثين على أن الأوقات التي يواجهون فيها صعوبة التنقل خلال الفترة المسائية وتمثل بنسبة 38.33% بحيث تكون خدمات النقل الحضري قليلة جدا لاسيما بعد الساعة 17:30 مساء بحيث تكون هذه الفترة قليلة الحركة، وتمثل نسبة 31.67% من مجموع أفراد العينة الذين يواجهون صعوبات في التنقل صباحا بحيث تكون حركة الأفراد كثيرة وقلة وسائل النقل بحيث يتوجهون إلى العمل أو الدراسة أو أسباب أخرى، وتمثل نسبة 30% يواجهون صعوبات في منتصف النهار بحيث تكون هذه الفترة مخصصة للراحة وتناول وجبة الغداء لهذا تكون هذه الفترة تتميز بصعوبة في التنقل.

الجدول رقم(13): يبين الأيام التي يكون فيها نقص في وسائل النقل الجماعي.

الإحتمالات	التكرارات	النسبة المئوية %
نهاية الأسبوع	29	48.33
الأيام العادية	02	3.34
المناسبات والأعياد	29	48.33
المجموع	60	100

يبين الجدول رقم (13) الأيام التي يكون فيها نقص في وسائل النقل الجماعي بحيث تمثل 48.33% من مجموع الأيام التي يواجهون الأفراد فيها نقص في وسائل النقل هي أيام المناسبات والأعياد وهي تساوي نسبة أيام نهاية الأسبوع التي تقدر ب 48.33% بحيث يواجهون الأفراد هذه الصعوبات لا سيما الأفراد الذين يقيمون بالحي السكني 600 مسكن نقصا كبيرا في أيام نهاية الأسبوع لوسائل النقل الحضري، فالأفراد في هذه الأيام بحيث تتميز هذه الفترة بالراحة من ضغط العمل أو الدراسة ولابد لهم من الخروج والترويح عن النفس والخروج لزيارة الأقارب و الأصدقاء خاصة أيام الأعياد والمناسبات تكون وسائل النقل الحضري قليلة جدا، أما نسبة 3.34% وتمثل الأفراد الذين يواجهون صعوبات في الأيام العادية وهي قليلة مقارنة بأيام عطلة الأسبوع والمناسبات والأعياد.

جدول رقم (14): يبين الأسباب التي تساهم في ضعف خدمات النقل الجماعي وفقا للسلبيات المتوفرة به.

الأسباب السلبيات	قلة الناقلين		كثرة المسافرين		إنعدام التسيير والرقابة		المجموع	
	ت	ن %	ت	ن %	ت	ن %	ت	ن %
كثرة المواقع	0	0	0	0	10	20.40	10	16.66
التسعيرة	0	0	01	10	02	4.1	03	05
الإكتظاظ	1	0	04	40	12	24.48	17	28.34
عدم الإحترام	0	0	03	30	12	24.48	15	25
طول الإنتظار	0	0	02	20	13	26.54	15	25
المجموع	01	100	10	100	49	100	60	100

يبين الجدول رقم(14) الأسباب التي تساهم في ضعف خدمات النقل الجماعي وذلك يرجع إلى كثرة سلبياته بحيث تمثل 40% من بين أفراد العينة الذين ينظرون إلى السبب الرئيسي لضعف خدمات الحافلة هو كثرة المسافرين وينتج عن هذا سلبيات من بينها الإكتظاظ كذلك 20% طول الإنتظار و10% تمثل التسعيرة، كذلك نجد سبب آخر يساهم في ضعف خدمات النقل الجماعي وهو إنعدام التسيير والرقابة بحيث تمثل نسبة 24.48% من سلبياته الإكتظاظ كذلك 24.48% تمثل نسبة عدم الإحترام كذلك من سلبياته كثرة المواقع التي تقدر ب20.40% طول الإنتظار 26.54% وتمثل 4.1% التسعيرة .

ونستنتج من بين مجموع آراء أفراد العينة 28.34% من سلبيات الإكتظاظ كذلك تأتي بعدها عدم الإحترام 25% وطول الإنتظار 25% وكثرة المواقع 16.66% والتسعيرة ب5%. وعليه من بين الأسباب التي تساهم في ضعف خدمات النقل الجماعي هو

إنعدام التسيير والرقابة من طرف الهيئات العمومية المسؤولة على تسيير وتنظيم قطاع النقل ومراقبة سير عملية النقل ومواعيد الإنطلاق والوصول سواء على مستوى نقل الأفراد أو نقل البضائع بالإضافة إلى سبب آخر كثرة المسافرين وذلك يرجع إلى النمو الحضري المتزايد من طرف الأفراد لوسائل النقل الحضري هذا ما أفقد خدمات النقل إيجابياته ودوره داخل الوسط الحضري ونجد قلة الناقلين بنسبة قليلة جدا وهذا يعني أنه وسائل النقل متوفرة لكن يرجع إلى إنعدام التسيير والرقابة.

ومن بين سلبياته الإكتظاظ التي تمثل أعلى نسبة فالحافلة تحمل أكثر من طاقتها الإستيعابية لتحقيق أكبر دخل، كذلك عدم الإلتزام بخطوط السير ونقاط التوقف فسائق الحافلة والقباض عادة المصلحة ما ترتبط بحوافز مادية وهو ما يدفعهم إلى عدم الإلتزام بعدد الركاب المسموح به وعدم الإلتزام بالمواقف الخاصة لنقل أكبر عدد من الركاب طمعا في نسبة عالية من الإيراد لتحسين أحوالهم المعيشية، كذلك نجد عدم الإحترام فهي معاملة سائق الحافلة و القباض أو بصفة عامة المعاملة داخل الحافلة غير حسنة بحيث يكون السب والشتم وغير ذلك، بالإضافة إلى إستعمال الموسيقى الغير محترمة بحيث عندما تكون متنقلا مع العائلة خاصة الوالدين فإنه ينعدم الحياء واللامبالاة للكبار بالإضافة إلى إنعدام الأمن فعندما يكون الأفراد في حالة إكتظاظ ينشأ عن ذلك عمليات السرقة و الإعتداء وغيرها من الآفات الإجتماعية.

كذلك نجد التسعيرة بحيث كانت 10 دج و إرتفعت إلى 15 دج، بالإضافة إلى طول الإنتظار بحيث لا يسمحون للأفراد بالصعود إلى الحافلة حتى تمتلئ الحافلة التي قبلها وهذا يؤدي إلى إستغراق وقت طويل في ظروف غير مريحة يؤدي إلى التعب والإرهاق والملل لذلك يسعى المتنقل لإيجاد أحسن وسائل النقل الأخرى.

المحور الثالث: النقل الفردي

الجدول رقم (15): يبين خدمات النقل الفردي حسب درجة استعماله.

المجموع		لا		أحيانا		دائما		درجة استعماله
ن %	ت	ن %	ت	ن %	ت	ن %	ت	مستوى الخدمة
60	36	20	01	60.52	23	70.58	12	جيد
35	21	40	02	36.84	14	29.42	05	متوسط
05	03	40	02	2.64	01	0	0	سيئ
100	60	100	05	100	38	100	17	المجموع

يبين الجدول رقم (15) مستوى خدمات النقل الفردي وذلك حسب استعمال الأفراد في تنقلهم، بحيث تمثل نسبة 70.58% أن مستوى الخدمة جيدة لسيارة الأجرة و 29.42% بأنه خدماته متوسط وهذا مجموع الأفراد الذين يستعملونه دائما كذلك نجد الأفراد الذين يستعملونه في غالب الأحياء و الذين يرون بأنه جيد بنسبة 60.52% و 36.84% بأنه متوسط، وتمثل نسبة 2.64% أن مستوى خدمة النقل الفردي سيئ.

كذلك الذين لا يستعملونه ويرون بأنه سيئ نسبة 40% وكذلك نسبة 40% متوسط وتمثل نسبة 20% بأنه مستوى الخدمة جيد. وعليه نستنتج أن من مجموع أفراد العينة تمثل نسبة 60% بأن مستوى الخدمة جيد لما توفره على شروط الراحة والأمان وإختصار الجهد والوقت و تمثل 35% بأن النقل الفردي متوسط و لا يزال يحمل عيوباً ونقائص، أما نسبة 5% وهي نسبة منخفضة بأن مستوى خدمات سيارة الأجرة سيئ.

ففي الوقت الحالي وفي ظل كل التغيرات أصبحت نوعية تقديم الخدمة متغير إستراتيجي ذو أهمية بالغة في مجال النقل و كذلك طريقة إنجاز عملية النقل حيث أن ظهور عدد كبير من الناقلين و بمساعدة وسائل نقل متطورة أدى إلى أن الزبائن أصبحوا يبحثون عن نوعية خدمة عالية والمشرع الجزائري في قانون 13/01 المؤرخ في 07 أوت 2001

في المادة 04 نص على أنه يجب أن ترمي منظومة النقل على وجه الخصوص إلى تلبية فعلية لحاجات المواطنين في مجال النقل وفق وسائل النقل والتكلفة والسعر ونوعية الخدمة، حيث تهدف خدمة النقل إلى مساعدة المسافرين للوصول إلى أكبر درجة ممكنة من الرفاهية الإجتماعية والراحة البدنية والنفسية.

- جدول رقم (16): يبين أسباب لجوء أفراد العينة لسيارة الأجرة من خلال توفر وسائل الراحة والأمان فيه.

الأسباب	وفرتة		سرعته		عدد المقاعد		المجموع	
	ت	ن %	ت	ن %	ت	ن %	ت	ن %
نعم	09	75	35	79.54	03	75	47	78.34
لا	03	25	09	20.46	01	25	13	21.66
المجموع	12	100	44	100	04	100	60	100

من خلال الجدول رقم (16) يظهر لنا أسباب لجوء الأفراد لسيارة الأجرة وذلك من خلال توفر وسائل الراحة والأمان فيه بحيث تمثل نسبة 75% من أفراد العينة الذين يستعملونه لوفرتة ووجود وسائل الراحة والأمان، وتمثل 25% عدم توفر الوسائل. وتمثل نسبة الذين يستعملونه من أجل سرعته وربح الوقت مقارنة بالحافلة التي تسير ببطئ وكثرة المواقع وطول الإنتظار وغيرها بنسبة 79.54% من الذين يرون بأن سيارة الأجرة تتوفر على وسائل الراحة، أما 20.46% تمثل عدم توفر الوسائل. بالإضافة إلى بعض الأفراد الذين يستعملون النقل الفردي من أجل عدد المقاعد وتمثل نسبة الذين يرون توفر وسائل الراحة في سيارة الأجرة ب 75% وتمثل الذين يرون عدم توفر الوسائل ب 25%.

وعليه نستنتج بأن توفر وسائل الراحة والأمان في وسائل النقل الفردي ب 78.34% من مجموع أفراد العينة و 26.66% عدم توفر الوسائل بحيث تكون السيارة قديمة وعليه يحرص المتنقل على أمنه وسلامته من حوادث المرور خلال فترة تنقله ويتجسد هذا في

توفر وسيلة النقل على كل تجهيزات الأمن وخلوها من الخلل الذي يصيب الفرامل وزجاج النوافذ و أجهزة الإضاءة أو القيادة.

فالنقل الفردي يتميز بوفرته بحيث يتواجد بكثرة في بعض الأحياء فهو يقوم بنقل الأفراد من النقطة "أ" إلى النقطة "ب" ثم يرجع لموقف سيارات الأجرة بينما الحافلة فإنها تستغرق وقتا للذهاب والإياب مروراً بأحياء كثيرة كذلك نجد الأفراد الذين يستعملونه للعدد المقاعد بحيث لا يكون فيها إكتظاظ وهناك من يستعمل سيارة الأجرة عندما يكون مع العائلة فالمجتمع الجزائري يتميز بصفة الحرمة ولهذا لا يستعمل الحافلة عند تنقله بل سيارة الأجرة.

جدول رقم (17): يبين الوقت المستغرق للوصول إلى المكان الذي يتجه إليه المتنقل عن طريق سيارة الأجرة.

الإحتمالات	التكرارات	النسبة المئوية %
أقل من 20 دقيقة	43	71.67
أكثر من 20 دقيقة	17	28.33
المجموع	60	100

يمثل الجدول رقم (17) الوقت المستغرق للوصول إلى مكان وجهة أفراد العينة عن طريق سيارة الأجرة بحيث تمثل 71.67% من مجموع المبحوثين بأن الوقت المستغرق للوصول إلى مكان الوجهة هو أقل من 20 دقيقة وذلك لما تتميز به سيارة الأجرة وهي سرعتها وهي نسبة عالية مقارنة بنسبة 28.33% التي تبين أن الوقت المستغرق من مكان الإنطلاق إلى مكان الوصول هو أكثر من 20 دقيقة وهذا يتوقف على بعد مسافة المكان المتجه إليه الفرد.

جدول رقم (18): يبين آراء المتنقلين حول تسعيرة النقل الفردي.

الإحتمالات	التكرارات	المجموع
باهضة	13	21.67
منخفضة	04	6.67
ملائمة	43	71.66
المجموع	60	100

يبين الجدول رقم (18) آراء المتنقلين حول تسعيرة النقل الفردي بحيث تمثل نسبة 71.66% من آراء أفراد العينة بأن تسعيرة النقل الفردي ملائمة بالنسبة لهم، وهذا السبب يرجع إلى الدخل الشهري للفرد فكل مجتمع يتميز بالطبقات عموما وبالخصوص المجتمع الجزائري فهناك الغني والمتوسط والفقير ففي بعض الأحياء نجد أفراد لا يستطيعون دفع ثمن الأجرة، وتمثل 21.67% نسبة الأفراد الذين يرونها أنها باهضة وهذا يرجع كما أشرنا سابقا إلى الدخل الفردي فهناك من يشتغل والبعض الآخر لا يجد عملا خاصة الشباب، وتمثل 71.66% من آراء أفراد العينة بأنها منخفضة بالنسبة لهم.

جدول رقم (19): يبين معاملة سائق سيارة الأجرة مع المتنقلين.

الإحتمالات	التكرارات	النسبة المئوية%
جيدة	10	16.67
عادية	45	75
سيئة	05	8.33
المجموع	60	100

يبين الجدول رقم (19) معاملة سائق سيارة الأجرة مع أفراد العينة بحيث تمثل 75% معاملة عادية بين السائق والمتنقلين، بينما تمثل نسبة 16.67% معاملة جيدة للأفراد،

وهي عملية تنقل الزبائن عادة ما يحتكون بالعاملين في هذا القطاع من قابضين أو سائقين ويتطلب هذا الإحتكاك مع شروط يجب أن تتوفر في هؤلاء العمال منها: حسن الإستقبال، حسن الظهر، التكوين والمعرفة. بينما تمثل نسبة 8.33% هي معاملة سيئة يتلقاها أفراد العينة من طرف سائق سيارة الأجرة مثل: عدم الإحترام، وإستعمال الموسيقى وغيرها من السلوكات الغير لبقة أو أخلاقية.

المحور الرابع: علاقة التخطيط الحضري بالنقل

جدول رقم (20): يبين مدى تماشي تخطيط المدينة مع حركة المرور.

الإحتمالات	التكرارات	النسبة المئوية %
نعم	16	26.67
لا	14	73.33
المجموع	60	100

من خلال الجدول رقم (20) يتبين لنا أن تخطيط المدينة يتماشى مع حركة المرور أم لا وذلك من خلال آراء أفراد العينة و تمثل نسبة 73.33 % أن التخطيط الحضري لا يتماشى مع حركة المرور داخل المدينة، وذلك يرجع إلى ضيق الطرقات و إنعدام الأرصفة و كثرة الراجلين بالإضافة إلى كثرة السيارات و إختناق المرور خاصة في مركز المدينة و بالخصوص منطقة عين الصفراء لتوفرها على أنواع النقل الحضري الفردي و الجماعي بالإضافة إلى التجار، كذلك السوق المغطاة لتلبية إحتياجات الأفراد كل هذا يساهم في إختناق حركة المرور في هذه النقطة، كذلك الطريق أو خط الوصول ليس هو خط الإنطلاق ، و تمثل نسبة 26.67 % من الذين يرون بأن تخطيط المدينة يتماشى مع حركة المرور.

جدول رقم (21): يبين مدى توفر كل أحياء مدينة مستغانم على وسائل النقل الحضري.

النسبة المئوية%	التكرارات	الإحتمالات
56.67	34	نعم
43.33	26	لا
100	60	المجموع

يبين الجدول رقم (21) مدى توفر كل أحياء مدينة مستغانم على وسائل النقل الحضري أم لا، بحيث تمثل نسبة 56.67% من مجموع أفراد العينة يرون بأن كل الأحياء تتوفر على وسائل النقل الحضري بأنواعه النقل الجماعي والنقل الفردي، وتمثل نسبة 43.33% أن معظم الأحياء تتوفر على وسائل النقل و الأحياء الأخرى تعاني نقصا كبيرا في خدمات النقل الحضري وهذا يعني وجود الجهوية أو عدم التوازن الجهوي بين الأحياء فهناك أحياء تتوفر على وسائل النقل الحضري وهناك أحياء أخرى لا يوجد فيها وهذا راجع إلى عدم التسيير المحكم لهذا القطاع.

جدول رقم (22): يبين أسباب إختناق المرور حسب مدى إلتزام الناقلون بالخطوط المخصصة لهم.

مدى الإلتزام		نعم		لا		المجموع	
الأسباب		ت	ن %	ت	ن %	ت	ن %
كثرة السيارات		06	30	11	27.5	17	28.34
كثرة الراجلين		04	20	10	25	14	23.34
شبكة الطرقات		04	20	09	22.5	13	21.66
عدم تنظيم حركة المرور		04	30	10	25	16	26.66
المجموع		20	100	40	100	60	100

من خلال الجدول رقم (22) يتبين لنا أسباب إختناق المرور مدى إلتزام الناقلون بالخطوط المخصصة لهم بحيث تمثل هذه النسب إلتزام الناقلون بالخطوط المخصصة لهم و ترجع أسباب إختناق المرور إلى كثرة السيارات بنسبة 30% وعدم تنظيم حركة المرور ب 30% و كثرة الراجلين ب 20% بالإضافة إلى شبكة الطرقات بنسبة 20%.

كذلك تمثل هذه النسب عدم إلتزام الناقلون نجد من الأسباب الرئيسية لإختناق حركة المرور كثرة السيارات بنسبة 27.5 % و كثرة الراجلين ب 25% و عدم تنظيم حركة المرور ب 25% و شبكات الطرق ب 22.5%.

وعليه نستنتج أن السبب الرئيسي في إختناق حركة المرور هو كثرة السيارات ب نسبة 28.34% خاصة السيارة الفردية بحيث يتم اللجوء إلى الإستعمال المكثف للسيارة الفردية في ظل تدهور النقل الجماعي و تدني خدمته و قصوره على تغطية المجال الحضري هذا ما جعل نسبة كبيرة من الأسر إلى إمتلاك السيارة الفردية مستفيدة من القروض التي تمنحها البنوك وتسهيلات وكالات بيع السيارات متحملة المصاريف الباهضة ولو على حساب ضروريات أخرى كالمسكن و التربية، كذلك نجد 26.66% تمثل عدم تنظيم حركة المرور داخل الوسط الحضري وذلك لغياب التنسيق والتنظيم

المحكم من طرف الهيئات المختصة كذلك نجد هناك فئة من الأفراد يحبذون المشي على الأقدام و ليس بواسطة وسائل النقل، بالإضافة إلى 21.66% تمثل شبكة الطرقات التي تعاني الكثير من النقائص منها عد صيانة الطرق مما أدى إلى تدهورها بسبب عوامل طبيعية المناخ و سقوط الأمطار وقد تؤدي درجة الحرارة صيفا و الغبار إلى عرقلة حركة المرور، كذلك إنعدام التهيئة وغياب الأرصفة و اللافتات و إشارات المرور و ممهلات السرعة أو وجودها في أماكن تكثر فيها السرعة، عدم مراعاة التقنيات في إنشاء شبكة الطرقات بما في ذلك تهيئة المنعطفات.

جدول رقم (23): يبين مدى رضا المبحوثين على حركة المرور داخل المدينة

الإحتمالات	التكرارات	النسبة المئوية %
نعم	13	21.67
لا	47	78.33
المجموع	60	100

من خلال الجدول رقم (23) يتبين لنا مدى رضا الأفراد على حركة المرور داخل المدينة بحيث تمثل 78.33% من آراء المبحوثين أنهم غير راضون على تنظيم حركة المرور داخل الوسط الحضري، وهذا يرجع للتسيير الغير المحكم من طرف السلطات والهيئات العمومية لحركة المرور من خلال ضيق الطرقات و كثرة الراجلين و إنعدام الأرصفة بحيث مساحة الرصيف صغيرة مما يجعل الراجلين يتنقلون في الطريق بالإضافة إلى كثرة السيارات وحوادث المرور التي تؤدي بحياة كثير من الأفراد إلى الوفاة، كذلك نجد نسبة 21.67% وهي تمثل آراء الأفراد بأنهم راضون على سير حركة المرور داخل المدينة.

جدول رقم (24): يبين مدى توفر محطات النقل الحضري على الأمن.

الإحتمالات	التكرارات	النسبة المئوية %
نعم	17	28.33
لا	43	71.67
المجموع	60	100

يبين الجدول رقم (24) مدى توفر محطات النقل الحضري على أمن الأفراد بحيث تمثل نسبة 71% من مجموع أفراد العينة وهي نسبة عالية بأنه لا تتوفر محطات النقل الحضري على الأمان، فيما يتعلق بالمحطة الحالية للنقل الحضري.

فقد أصبحت هذه الأخيرة في وضعية إختناق كامل بحيث لم تعد تستطيع تأدية وظائفها بشكل جيد فمساحة الوقوف هذه توجد في قلب الوادي المعروف بعين الصفراء و الذي يشكل في كل الحالات خطرا دائما لهذا الجزء من المدينة، بحيث تشكل هذه المنطقة قطبا رئيسيا لتحرك المواطنين بسبب تركز النشاطات التجارية و الإجتماعية لسكان المدينة.

فكل مواطني مدينة مستغانم يمرون بشكل منتظم عبر هذه الناحية من المدينة التي تحتوي على السوق المغطاة الكبير الذي يتوافد عليه الناس يوميا لإقتناء حاجاتهم الإستهلاكية، كما تعتبر هذه المنطقة مساحة يتجمع فيها كافة التجار المتنقلين مرخصين وغير مرخصين.

إذ يعتبر هذا المجال سوقا يوميا ودائما لكل الخردوات، فضلا عن تواجد النشاطات التجارية و الإجتماعية فإن السلطات العمومية ركزت غالبية وسائل النقل الحضري النقل العمومي و النقل الفردي في هذا الموقع الذي أصبح موقعا حرجا ولا يمكن تفاديه من طرف كافة الناس بالإضافة إلى إنتشار الآفات الإجتماعية كالسرقة والإعتداء و غيرها، وتمثل 28.33% بأن محطات النقل الحضري تتوفر على الأمن.

جدول رقم (25): يبين مدى إستطاعة المخطط إيجاد حلول حسب المستوى التعليمي للمبحوثين.

مدى الاستطاعة		نعم		لا		المجموع	
المستوى التعليمي		ت	ن %	ت	ن %	ت	ن %
الإبتدائي		01	2.23	0	0	01	1.67
المتوسط		06	13.33	01	6.66	07	11.67
الثانوي		09	20	06	40	15	25
الجامعي		29	64.44	08	53.34	37	61.66
المجموع		45	100	15	100	60	100

من خلال الجدول رقم (25) يتبين لنل مدى إستطاعت المخطط الحضري إيجاد حلول للمشاكل التي تعاني منها مدينة مستغانم بحيث تمثل نسبة الأفراد الذين لديهم مستوى جامعي بنسبة 64.44% و يرون بأن التخطيط يستطيع إيجاد حلول، كذلك نجد الذين لديهم مستوى ثانوي بنسبة 20% وفئة الذين لديهم مستوى متوسط بنسبة 13.33% والذين لديهم مستوى إبتدائي بنسبة 2.13%، أما الذين يرون بأن المخطط لا يستطيع إيجاد حلول للمشاكل الحضرية خاصة مشكل النقل في المدينة و تمثل 53.34% الذين لديهم مستوى جامعي، كذلك نجد 40% الفئة التي لديها مستوى ثانوي بالإضافة إلى 6.66% لديهم مستوى متوسط.

وعليه نستنتج أعلى نسبة من أفراد العينة ينظرون للمخطط الحضري بإمكانه إيجاد حلول للمشاكل الحضرية التي تعاني منها مدينة مستغانم بما فيها مشكل النقل وذلك من خلال خلق بيئة حضرية تعبر عن طموحات الأفراد والإهتمام بالأحياء السكنية من خلال توفير الضروريات من مساحات خضراء ومرافق عمومية، مراكز تعليمية وغيرها بالإضافة إلى وسائل النقل و إنشاء شبكة طرق جيدة، كذلك على المخطط الحضري الأخذ بعين الاعتبار الخصوصية الإجتماعية للأفراد و كذلك الإهتمام بالموروث الحضري بحيث

أن يتعامل مع المدينة من خلال مراعاة أجزائها حتى تضمن تجانس في الشكل العمراني للمدينة من أجل الحفاظ على الخصوصية الثقافية للأفراد وتخفيف على مركز المدينة لتفادي إختناق حركة المرور وهناك فئة من أفراد العينة من وجهة نظرهم أن المخطط لا يستطيع إيجاد حلول للمشاكل المختلفة للمدينة بحيث أن هناك مشروع إنشاء الطرامواي وفقا للمرسوم التنفيذي¹ رقم 382-12 المؤرخ في 2012/11/05 يتضمن التصريح بالمنفعة العمومية إنجاز أول خط للترامواي بمستغانم، لتخفيف الضغط على النقل الفردي والجماعي للمدينة لكن السلطات ستباشر أشغال المشروع في أواخر هذه السنة.

- جدول رقم (26): الحلول اللازمة للقضاء على النقاط السوداء في مدينة مستغانم.

النسبة المئوية %	التكرارات	الإحتمالات
44.44	20	- إعادة النظر في شبكات الطرق
6.67	03	- إعادة توزيع محطات المسافرين
48.89	22	- خلق نطاقات حضرية جديدة للتوسع المستقبلي
100	45	المجموع

يتبين من خلال الجدول رقم (26) الحلول اللازمة لقضاء على المشاكل التي تعاني منها مدينة مستغانم و تمثل نسبة 48.89% من آراء العينة الذين يرون أن الحل المناسب هو خلق نطاقات حضرية جديدة للتوسع المستقبلي لفك الخناق على المدينة، وكذلك تمثل 44.44% من إعادة النظر في شبكة الطرقات وتتمثل في مشكل منفذ الدخول إلى المحطة الذي يتم عبر المنحدر الملازم لجسر 17 أكتوبر وهذا المنحدر يعتبر خطيرا لأنه يمثل إنحناء مهما متسببا في تعقيد الخروج والدخول عبره، الأمر الذي يفرض كافة المركبات المرور عبر الطرقات الصغيرة المكتضة شارع قريش ميلود عوض المرور على نفس ممر الوصول و تمثل 6.67% توزيع محطات المسافرين وذلك من خلال قسمين 1 محطة خاصة بخدمات سيارة الأجرة و يتمثل عدد المحطات الحضرية لسيارات الأجرة يبلغ 08

¹- المرسوم التنفيذي، رقم 382 - 12، المؤرخ في 2012/11/05

محطات، لأن الوظيفة التكاملية للنقل الفردي مع النقل العمومي الحضري تقتضي تنظيمه وتوزيعه في مدينة مستغانم وذلك من أجل تلبية إحتياجات المواطنين من حيث التواجد المستمر في المحطات الموضوعة من طرف مديرية النقل.

إلا أن المسؤولين المحليين ينبغي أن يتبعوا سياسة واضحة و مسؤولة تتمثل في تشجيع النقل الحضري العمومي على حساب النقل الفردي، هذه الإستراتيجية تندرج في إطار المنفعة العمومية والتسيير الراشد الذي ينبغي أن تتميز به مدينة مستغانم هذا المبتغى يسبق حتما المصلحة الذاتية لفئة واحدة فقط من المستعملين (سائقوا سيارة الأجرة).

هذه النظرة تدفعنا إلى ترحيل محطات سيارات الأجرة نحو أماكن بعيدة عن محطات النقل العمومي الحضري، هذا المسعى لا يندرج فقط نحو تشجيع النقل الحضري بواسطة الحافلات إنما يهدف إلى الإهتمام بسيولة حركة المرور وعلية فإن محطتي (02) لسيارات الأجرة المتواجدة على مستوى المحطة الحضرية 17 أكتوبر يتم نقلها بعيدا عن طريق عين الصفراء هذا الطريق غير مستغل إستغلالا كافيا في الوقت الحاضر، وهذا التغيير يخدم بالدرجة الأولى النقل العمومي الحضري مع فك الخناق على الساحة المحاذية للسوق بصفة عامة هذا مع تواجد خدمات سيارة الأجرة قريبة من هذا القطب ليتمكن مستعملوا هذا النمط من النقل الإستفادة من خدماته بكل حرية.

من جانب آخر فإن محطتي (02) لسيارات الأجرة الآخرين المتواجدين بكل من شارع **خطاب عبد القادر** ومحطة السكك الحديدية سابقا سيتم نقلها إلى **ساحة أول نوفمبر** هذه المساحة ملائمة من حيث حركة المرور وبإمكانها تقديم إمكانيات أكثر للمدينة عن طريق تهيئة هاتين المحطتين.

ثانياً: مناقشة الفرضيات

1- مناقشة الفرضية الأولى:

من خلال برهنة الشواهد الميدانية السابقة على أن غالبية المبحوثين يرون بأن خدمات النقل الجماعي ضعيفة لا تلبي إحتياجات الأفراد خاصة أيام العطل والمناسبات ففي هذه الأيام يواجه الأفراد نقصاً في وسائل النقل لا سيما المقيمون بالحي السكني 600 مسكن بحيث تتميز هذه الفترة بنوع من الراحة وتغيير الجو والترويح عن النفس من الضغط والمشاكل اليومية التي يعاني منها الأفراد سواء في العمل أو الدراسة أو غيرها، وذلك يتم عن طريق الخروج من البيت لزيارة الأقارب والأصدقاء و قضاء أوقات الفراغ في أماكن الترفيه مثل المساحات الخضراء أو الغابات للتنزه، وهذا ما يبينه الجدول رقم (13) من بين الأيام التي يكون فيها نقص لوسائل النقل الجماعي هي أيام المناسبات و الأعياد بنسبة 48.33 % و كذلك أيام نهاية الأسبوع 48.33 %.

بالإضافة إلى تدني مستوى خدمات النقل الجماعي و عدم إستعباده للنمو الحضري المتزايد داخل المدينة و كثرة سلبياته من بينها الإكتظاظ و كثرة المواقف و عدم الإحترام للمتقّلين و طول الإنتظار هذا ماجعل أهمية النقل الجماعي (الحافلة) تتراجع من بين وسائل النقل الحضري بالإضافة إلى وجود وسائل أخرى تنافس النقل الجماعي الحافلة وهي سيارة الأجرة. وهذا ما يبينه الجدول رقم (10) بأن مستوى خدمة النقل الجماعي سيئ وذلك بنسبة 48.34 % و يزال يعاني بعض النقائص.

و بالتالي هذه النتائج تؤيد صحة الفرضية الأولى التي يمكن القول أنها تحققت حيث أن النقل الجماعي الحافلة لا يزال يعاني نقائص على مستوى التسيير و التنظيم، هذا ما جعله يتراجع في نظر الأفراد فالفرد يحتاج إلى مستوى خدمات نقل جيدة لتوفير له الجو الملائم عند تنقله.

2- مناقشة الفرضية الثانية:

برهنة الشواهد الميدانية السابقة على معظم أفراد العينة بأنهم يستعملون النقل الفردي بحيث يعتبر الملجأ الوحيد لكثير من الأفراد وذلك بسبب تدني مستوى خدمات النقل الجماعي وهذا ما يبينه الجدول رقم (10) وذلك بنسبة 48.34 %، و يتميز النقل الفردي عن النقل الجماعي بإختصار الجهد ورجح الوقت وهذا ما يبينه الجدول رقم (15) وذلك بنسبة 60 % بأن مستوى خدمات النقل الفردي جيد، وكذلك توفره على إمتيازات من بينها سرعته و وفرته و عدد المقاعد و هذا ما يبينه الجدول رقم (16) بحيث تمثل نسبة 79.54 % يتم إستعماله من أجل سرعته، و 75 % من أجل وفرته لأنه يتواجد بكثرة داخل الوسط الحضري، و تمثل 75 % عدد المقاعد بمعنى قلة المقاعد بحيث لا يوجد فيه الإكتظاظ أو غير ذلك، بالإضافة إلى إيصال المتنقل من نقطة الإنطلاق إلى نقطة الوصول أو المكان المتجه إليه، فالأفراد أصبحوا يبحثون على نوعية الخدمة الجيدة في مجال النقل.

وبالتالي هذه النتائج تؤكد صحة الفرضية الثانية إذ يمكن القول بأنها تحققت إلى حد كبير بحيث مستوى خدمة النقل الفردي (سيارة الأجرة) جيدة بسبب تدني خدمات النقل الجماعي هذا ما جعل الكثير من الأفراد يستعملون أو يحبذون النقل الفردي.

3- مناقشة الفرضية الثالثة:

تشير الدلائل الإحصائية على أن جل المبحوثين يرون بأن الإختلالات العديدة على مستوى التخطيط الحضري تحدث عدم فاعلية النقل داخل الوسط الحضري، بمعنى التخطيط الحضري لا يتماشى مع تنظيم حركة المرور وذلك يظهر في الجدول رقم (20) بنسبة 70 % بالإضافة إلى عدم رضا الأفراد بسير حركة المرور بنسبة 78.73 % داخل المدينة.

إن تسارع عملية التعمير في مدينة مستغانم، جعل المناطق المحيطة في حاجة ماسة إلى تحسين التنقلات وفك الخناق عن وسط المدينة، فتخطيط الطرقات في مدينة مستغانم غير جيد وذلك من خلال ضيق الطرقات و ممرات دخول و خروج وسائل النقل الحضري، وإنعدام الأرصفة و كثرة الراجلين والسيارات ساهم في إختناق حركة المرور بالإضافة إلى

الضغط على مركز المدينة (عين الصفراء) وذلك من خلال وجود التجارة الرخصة والغير مرخصة، وكذلك وجود السوق المغطاة والمراكز التجارية و الإدارية هذا ما جعلها نقطة إستقطاب كل الأفراد.

فالتخطيط الحضري السليم عليه أن يحقق التوازن الجهوي بين الأحياء و يكمن ذلك في توفر كل الوسائل والإمكانيات في كل حي، وهذا ما يبينه الجدول رقم (11) بأن الأفراد يواجهون صعوبات في التنقل في بعض الأحياء بنسبة 73.34 %.

وبالتالي هذه النتائج تؤيد صحة الفرضية الثالثة التي يمكن القول أنها تحققت، فكلما كان التخطيط الحضري سليم و محكم في المدينة كلما كانت كل القطاعات ذات مستوى جيد لا سيما قطاع النقل الذي يعتبر القطاع الحيوي في المدينة، وفي نفس الوقت القضاء على المشاكل الحضرية و العكس صحيح، وكلما كان التخطيط سيئاً وإنعدام التسيير والرقابة من طرف الهيئات المسؤولة تتدهور الأوضاع في مختلف القطاعات و تنشأ الفوضى و إنعدام التوازن بين القطاعات داخل المدينة.

ثالثاً: النتائج العامة

إن خصوصية مدينة مستغانم وكونها من المدن الساحلية جعلها قطبا جاذبا للسكان فالزيادة السكانية الهامة داخل هذه المدينة، و المرتبطة أساسا بالنمو الطبيعي و حركة الهجرة الوافدة إليها من داخل إقليم الولاية و خارجه جعلتها تتميز بنمو حضري ذو وتيرة متسارعة لم تتوافق مع إمكانيات المدينة، مما أدى إلى تضخم هذه الأخيرة و عدم قدرتها على إستيعاب الزيادات السكانية، لذا أصبحت عملية التخطيط الخاصة بالنمو الحضري و تنظيم المدينة، من الضروريات الملحة للقضاء على مثل هذه المشكلات أو التقليل منها، ومن أهمها والتي هي محل الدراسة المتمثل في مشكل النقل و مدى إرتباطه بالتخطيط الحضري.

إذ يعرف قطاع النقل الحضري بمدينة مستغانم إكتظاظ على مستوى الخطوط، و إنعدامها أو ضعف التهيئة على مستوى الخطوط الأخرى، هذا ما دفعنا إلى تشخيص الوضعية إكتشاف بعض النقائص من بينها مايلي:

- 1- غياب التهيئة لقطاع النقل خاصة المحطات الحضرية.
- 2- عدم إحترام الناقلين للمسالك المسطرة و نقاط التوقف.
- 3- إكتظاظ بعض الخطوط و نقص فاضح في الخطوط الأخرى.
- 4- إنعدام التسيير والرقابة من طرف الهيئات المسؤولة بقطاع النقل.
- 5- قدم مخطط النقل لولاية مستغانم بحيث تم إعداده سنة 2005 والذي تنتهي صلاحياته كل خمس سنوات، لكنهم لا يزال معمول به.
- 6- عدم مراعاة المقاييس التقنية في إنشاء شبكة الطرق، و عدم إحترام المقادير و التغليف السيئ مما يؤدي إلى تدهور الطرق، وضيقها يؤدي إلى إزدحام و فوضى في حركة المرور.

- 7- عدم صيانة الطرق حيث تتسبب العوامل الطبيعية كالمناخ، وكذلك الأفراد مثل فوضى الترقيعات و أشغال توصيلات المياه والغاز في جعل الطرق غير قادرة على توفير الخدمة اللازمة لمستعمليه، إذ أصبحت لا تستوعب التدفقات الكثيفة للسيارات.
- 8- إنعدام الأرصفة مما يجعل المارة يتنقلون على مستوى الطريق مما يساهم في إختناق حركة المرور.
- 9- تدني مستوى خدمات النقل الجماعي وذلك من خلال كثرة سلبياته، بالإضافة إلى عامل آخر وهو منافسة النقل الفردي (سيارة الأجرة).
- 10- إختلال التوازن الجهوي بين أحياء مدينة مستغانم من خلال عدم توفير الإمكانيات والوسائل.
- 11- زيادة النمو الحضري الكبير الذي يرجع إلى عامل الهجرة الداخلية والخارجية الذي ساهم في عدم إستيعابه من طرف وسائل النقل الحضري.
- 12- عدم توفر الأحياء على المساحات الخضراء والذي يعتبر عاملا مهما في التخطيط الحضري السليم.

الفهرس

المحتويات	الصفحة
مقدمة	
الفصل الأول: الإطار المنهجي.	
1- الإشكالية	05.....
2- الفرضيات	07.....
3- أهمية البحث	07.....
4- منهج البحث	07.....
5- العينة	08.....
6- أدوات جمع البيانات	09.....
7- تحديد المفاهيم	09.....
8- المقاربة النظرية	14.....
9- الدراسات السابقة	15.....
الفصل الثاني: النقل والتخطيط الحضري	
- تمهيد	19.....
- المبحث الأول: النقل الحضري	
1- 1 - مفهوم النقل الحضري	20.....
1-2- لمحة تاريخية عن وسائل النقل	21.....

23.....3-1- العوامل المؤثرة في جغرافيا النقل.

28.....4-1- مشكلات النقل والتنقل بالمدينة.

34.....5-1- أهمية النقل.

- المبحث الثاني: التخطيط الحضري

36.....1-2- تعريف التخطيط الحضري.

38.....2-2- مبادئ وصفات التخطيط الحضري.

40.....3-2- أدوات التخطيط الحضري.

41.....4-2- أنماط التخطيط الحضري ومقاييس التخطيط الحضري.

43.....5-2- أهداف التخطيط الحضري والصعوبات المتعلقة به.

45.....6-2- دراسة مشاكل النقل داخل المدن.

46.....7-2- أنواع الخطط للتخطيط للنقل.

47.....- خلاصة الفصل.

- الفصل الثالث: النقل الحضري في مستغانم

49.....- تمهيد:

المبحث الأول: علاقة النقل الحضري بالتخطيط

50.....1-1- أدوات تخطيط وتنظيم النقل و المرور.

52.....2-1- القوانين والتشريعات المنظمة للنقل.

57.....3-1- الفاعلون في قطاع النقل في الجزائر.

62.....4-1- العوامل والرهانات المتحركة في قطاع النقل.

2- المبحث الثاني: مدينة مستغانم والنقل الحضري

1-2- نبذة حول مدينة مستغانم.....64

2-2- النقل داخل الولاية.....72

3-2- الهياكل القاعدية المتواجدة حاليا.....78

4-2- المشاريع المبرمجة في البرنامج الخماسي 2010 - 2014.....79

- خلاصة الفصل.....81

- الفصل الرابع: الجانب الميداني

- تمهيد.....82

- تحليل المعطيات.....83

- مناقشة الفرضيات.....108

- النتائج العامة.....111

- خاتمة.....113

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

ولاية مستغانم
مديرية النقل

حصيلة حول قطاع النقل لولاية مستغانم

سنة 2012

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

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 : 18 رخصة
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 : 29 عربية موفرة على 763 مقعد إلى جانب العدد الهام لوسائل النقل العمومي للمسافرين المعنية على جميع الخطوط .
عدد المتعاملين : 22

- النقل المدرسي :

الدوائر	البلدية	عدد الحافلات	عدد المقاعد	عدد التلاميذ
مستغانم	مستغانم	01	56	112
عين تادلّس	عين تادلّس	03	100	220
	سيدي بلعطار	02	50	400
	وادي الخير	03	127	400
	الصور	02	43	200
	خير الدين	02	43	500
خير الدين	صيادة	03	129	610
	عين بودينار	05	96	187
	حاسي ماماش	02	49	120
حاسي ماماش	استيديا	03	77	118
	مزغران	03	135	150
	بوقيراط	04	128	710
بوقيراط	سيرات	02	80	350
	سوافلية	04	154	482
	صفصاف	04	122	382
	عشعاشة	06	247	859
عشعاشة	نكمارية	04	120	289
	أولادبو غالم	03	75	126
	خضرة	02	82	570
	سيدي لخضر	03	125	360
سيدي لخضر	حجاج	02	48	240
	عبد المالك رمضان	04	122	937
	ماسرة	02	53	-
ماسرة	منصورة	03	98	150
	عين سيدي شرسف	01	25	320
	طواهرية	02	80	192
	سيدي علي	02	50	/
سيدي علي	أولاد مع الله	01	31	/
	تازقايت	03	109	175
	عين النويصي	01	25	130
عين النويصي	الحسيان	02	79	475
	فرناكة	03	103	387
المجموع	32	87	2861	10151

النقل بواسطة سيارات الأجرة

يتمثل هذا النشاط فيما يلي :

1- رخص سيارة الأجرة الممنوحة و المستغلة لسنة 2012:

ولاية مستغانم:

عدد رخص سيارة الأجرة المستغلة			عدد رخص سيارة الأجرة الممنوحة		
المجموع	الخواص المكثرون	المستفيدون المباشرون	المجموع	الخواص	مجاهدون و أرامل الشهداء
1676	1642	34	2404	34	2370

2- توزيع الرخص المستغلة حسب نمط الاستغلال:

نمط الاستغلال	فردى	جماعى حضرى	بين البلديات	بين الولايات	المجموع
عدد الرخص المستغلة	742	180	562	192	1676

3- توزيع الرخص المستغلة حسب عدد مقاعد سيارة الأجرة:

نوع المركبة						نمط الاستغلال
4 مقاعد	5 مقاعد	6 مقاعد	7 مقاعد	8 مقاعد	المجموع	
742	0	0	0	0	742	فردى
180	0	0	0	0	180	جماعى حضرى
562	0	0	0	0	562	بين البلديات
0	0	190	0	2	190	بين الولايات
1484	0	190	0	2	1676	المجموع

4- توزيع الرخص المستغلة حسب بلدية الإلحاق:

العدد	الدائرة	بلدية الإلحاق	عدد الرخص المستغلة
01	مستغانم	مستغانم	1114
02	عين تادل	عين تادل	79
03		وادي الخير	19
04		الصور	26
05		سيدي بلعطار	11
06	خير الدين	خير الدين	33
07		صيادة	49
08		عين بودينار	05
09	بوقيراط	بوقيراط	22
10		سيرات	02
11		السوافلية	03
12		الصفصاف	07
13	ماسرى	ماسرى	39
14		منصورة	13
15		الطواهرية	03
16		عين سيدي الشريف	08
17	سيدي علي	سيدي علي	32
18		اولاد مع الله	00
19		تازقايت	06
20	سيدي لخضر	سيدي لخضر	22
21		حجاج	27
22		بن عبد المالك رمضان	15
23	عشعاشة	عشعاشة	01
24		خضرة	04
25		اولاد بوغالم	01
26		النقمارية	01
27	حاسي ماماش	حاسي ماماش	43
28		استيديا	26
29		مزگران	27
30	عين النويصي	عين النويصي	22
31		فرنائة	05
32		الحسيان	11
المجموع		32	1676

شركات سيارات الأجرة

هذا النشاط تقوم به 04 شركات تاكسي على مستوى مدينة مستغانم بحظيرة إجمالية تقدر ب 121 سيارة حسب ما هو مبين في الجدول التالي :

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

للاشارة هناك شركتين (02) قد استفادت من الموافقة المبدئية لانشاء شركة سيارات الاجرة في انتظار اكمال الاجراءات لنيل الاعتماد.

ب-النقل البري للبضائع :

أ-النقل العمومي للبضائع:

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

ب-نقل البضائع للحساب الخاص:

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

ج- نقل المواد الخطرة:

عدد الرخص :

النقل العمومي				النقل للحساب الخاص				المجموع الاجمالي
صنف 2	صنف 3	صنف 4	المجموع	صنف 2	صنف 3	صنف 4	المجموع	
87	16		103	08	18		26	129

عدد الشاحنات :

النقل العمومي				النقل للحساب الخاص				المجموع الاجمالي
صنف 2	صنف 3	صنف 4	المجموع	صنف 2	صنف 3	صنف 4	المجموع	
116	27		143	26	39		65	208

عدد المتعاملين :

المجموع الاجمالي	النقل للحساب الخاص				النقل العمومي			
	المجموع	صنف 4	صنف 3	صنف 2	المجموع	صنف 4	صنف 3	صنف 2
118	21		15	06	97		16	81

المراقبة التقنية للسيارات

نشاط المراقبة التقنية للسيارات في ولاية مستغانم تتكفل به حاليا 07 وكالات معتمدة مجهزة ب:

عدد خطوط المراقبة 15 منها :

- 10 خطوط فحص VL/VU للعربات ذات الوزن الخفيف

- 01 خط فحص للعربات ذات الوزن الثقيل PLA

- 04 خطوط فحص للعربات ذات الوزن الثقيل PLB

الجدول الآتي يلخص حصيلة نشاط المراقبة التقنية للسيارات لولاية مستغانم لسنة 2012

الشهر	عدد العربات المراقبة	إعادة الفحص للعربات	العربات الممنوعة السير
جانفي	8262	68	30
فيفري	5354	51	24
مارس	5721	31	23
أفريل	4552	36	20
ماي	5655	53	12
جوان	5393	38	26
جويلية	4904	63	11
أوت	3729	27	10
سبتمبر	4332	32	26
أكتوبر	4430	31	15
نوفمبر	4192	12	04
ديسمبر	/	/	/
المجموع	56524	442	201

حركة المرور:

عدد مدارس تعليم السياقة		90
عدد الممرنين		60
عدد الممتحنين		05
عدد مراكز الامتحان		10
عدد سيارات تعليم السياقة	وزن خفيف	130
	وزن ثقيل	17
	النقل العام (أكثر من 09 مقاعد)	03
	عربة نصف مقطورة	02
عدد المرشحين الممتحنين		20656
عدد المرشحين الناجحين		15135
نسبة النجاح		73,27%

مراقبة نشاط النقل

هذه الخدمة يقوم بها 02 مفتشين رئيسيين وكانت حصيلة عمليات التفتيش خلال سنة 2012 حسب الجدول التالي :

عدد العمليات المنجزة	55
عدد العربات المراقبة	420
عدد المحاضر المحررة	20

العقوبات الإدارية: حصيلة اللجنة الولائية للعقوبات الإدارية لسنة 2012 تتلخص فيما يلي :

طبيعة النشاط	عدد اجتماعات اللجنة	عدد المحاضر المدروسة
مخالفات نظام النقل البري للمسافرين و البضائع	08	498
مخالفات نظام النقل بواسطة سيارات الأجرة	03	114
المجموع	11	612
العقوبات المعلنة		
579		
وضع في المحشر	الإنذارات	أكثر من 30 يوم
		أقترح سحب نهائي
15-03 يوم	30-16 يوم	247
04	115	213
00	04	00

النقل البحري

الحصيلة بالأرقام موقوفة الى غاية شهر اكتوبر 2012:

حركة السلع و السفن و الحاويات :

الفرق	سنة 2012 (الى غاية شهر اكتوبر)	سنة 2011 (الى غاية شهر اكتوبر)	النشاط	التعيين
- 68.051	817.529	885.580	المنزلة	البضائع(طن)
- 11.552	19.689	31.241	المشحونة	
15 +	420	405	الدخول	السفن
13 +	422	409	الخروج	
142 -	55	197	عدد الحاويات المشحونة مملوءة	الحاويات
399 -	1794	2193	عدد الحاويات المشحونة خاوية	
991 -	1635	2626	عدد الحاويات المنزلة مملوءة	
00	00	00	عدد الحاويات المنزلة خاوية	
+ 70.075	121.000	50.925	عدد المركبات المنزلة	المركبات (حافلات ،سيارات،شاح نات و مركبات الأشغال العمومية)

مدرسة التكوين و التدريب البحريين

أنشأت مدرسة التكوين و التدريب البحريين بموجب المرسوم رقم 90 /168 المؤرخ في 1990/06/02 و هي مكلفة بضمان تكوين و تحسين و رسكلة البحارة (ضباط و عمال تحت تصرفات الضباط) للبحرية التجارية و كذا الموانئ و هي كذلك مكلفة ، باستثناء ، بضمان تكوين بحارة في مجال الصيد البحري.

دبلومات و الشهادات الصادرة:

- ضابط ميكانيكي من الدرجة الثالثة
- ملازم أول في الملاحة بين السواحل
- قائد في الملاحة الساحلية
- محرك ميكانيكي في الملاحة التجارية
- رئيس طاقم
- رئيس مشحمة
- بحار مؤهل

- بحار مكلف بالمحرك أو السطح
- و مع صدور القوانين البحرية الدولية و تطبيقها ، ارتأت المدرسة طبقا للاتفاقية الدولية "STCW/73" و تعديلاتها 1995 إلى السهر على تطبيقا لتكوين لرجال البحر وفق ما يمليه المتطلبات الدولية في مجال الأمن البحري و حماية المحيط :
- كتحسين المعلومات
- الحريق
- استغلال وسائل النجدة
- نقل المواد الخطيرة
- الشهادات القاعدية

و هناك مهام أخرى للمدرسة حيث تضمن تكوين للحصول على رخص سياقة " صنف أ " لقوارب النزهة ذات محرك و هذا حسب الاحتياج.

النشاط الجوي

مطار مستغانم (صيادة)

هذه المنشأة تستغل فقط للاستعمال المحدود

- مرفقات المطار:

- مدرج رئيسي : 1070م X 30 م
- مدرج ثانوي : 700 م X 30 م
- مساحة الحركة و التوقف: 10.300 م²
- مخرجان ذات 200م X 20 م ، بحاشية المدرج الرئيسي
- إرتفاع الأرضية : 223 م

الهياكل القاعدية للنقل المتواجدة حاليا :

• الموانئ:

- ميناء مزدوج تجاري و الصيد البحري بمستغانم

• المحطات البرية :

- محطة جديدة للنقل البري للمسافرين من صنف "أ" في مدينة مستغانم شرعت في الخدمة منذ 10 أكتوبر 2012 و خصصت للنقل ما بين الولايات
- المحطة البرية القديمة : هي حاليا في حالة توقف عن النشاط و ستستأنف الخدمة بعد عملية الترميم .

• المطارات:

- مطار للملاحة الجوية الداخلية بصيادة : موجه للاستعمال المحدود.

المشاريع المبرمجة في البرنامج الخماسي 2010-2014

- ميناء صيد بحري بصلامندر
- محطة بحرية بمستغانم
- إنجاز محطتين للنقل البري للمسافرين من صنف "ب" ببلديتي بوقيراط و عين تادلّس.
- إنجاز محطة برية لنقل المسافرين من صنف "ج" ببلدية عشعاشة.
- إنجاز مركزين و مضمارين (02) لتعليم سياقه السيارات ببلديتي مستغانم و عين تادلّس.
- إنجاز محطتين حضريتين (02) لنقل المسافرين على مستوى المحيط الحضري لبلدية مستغانم .
- إنجاز أربعة (04) محطات حضرية لنقل المسافرين على مستوى البلديات التالية:
- عين تادلّس (01)
- سيدي علي (01)
- بوقيراط (01)
- سيدي لخضر (01)
- الشروع في إنجاز خط الترامواي لمستغانم
- دراسة إنجاز خطين للسكك الحديدية بين : مستغانم - غليزان و: مستغانم - المفسوخ .

الفصل الأول

الإطار المنهجي

الفصل الثالث

النقل الحضري في مستغانم

الفصل الرابع

الإطار الميداني

الملاحق

كلمة شكر

أحمد الله عز وجل الذي وفقني في إتمام هذه المذكرة،
وأقدم بشكري الجزيل إلى كل الذين وجهوني بآرائهم
و أفادوني بأفكارهم و أخص بالذكر السيد الفاضل
الأستاذ: نرذاري محمد المشرف على هذه الدراسة
والذي كان نعم الرفيق الموجه و الناصح المخلص
والمرشد القيم عبر كامل مراحل هذه المذكرة .

إهداء

لعمري كيف أصوغ شكركم.....وقد هجرتني نفحات الكلام

إنتظروني مهلاً.....إمهلوني برهة.....أهديكم ثمرة جهدي

أتقدم بخالص الإمتنان

إلى من طوت جفنايأبى الآخر فيبقى يقضا على بال

إلى من سعت لتوصلني إلى بر الأمان

إلى من إذا دعوتها لبثت و أبت أن ترفض بكل أمان

إليك أُمي

إلى من إذا مشيت ذكرته فستقام المسار

و إذا أخطئت الدرب كان مدركي قبل أن يدور المدار

إليك أبي

أهدي ثمرة جهدي

إلى إخواني و أخواتي اللواتي إرتشفت معهن كؤوس الأخوة

لخضر، رابح، علي، طيب، بولنوار

إلى أخواتي الزهرة، ميمونة، فاطنة، نوال، خليفة دون أن

أنسى تركية، سمرة، تركية، فاطيمة والكتكوت محمد و حمامة

إلى من جمعتني بهم لحظات صدق أخوية.....وكلمة طيبة

رفيقات دربي

و إلى طلبة علم الإجتماع الحضري

الفصل الثاني

النقل والتخطيط الحضري

قائمة المراجع

مراجع باللغة العربية:

- 01- السيد عبد العاطي السيد، علم الاجتماع بين النظرية والتطبيق، ج1، دار المعرفة الجامعية، القاهرة، 1997.
- 02- إسماعيل شعباني، منهجية البحث في العلوم الاجتماعية، ط1، المعهد الوطني للتجارة، بن عكنون- الجزائر، 2005.
- 03- جاكلين بوجو قارني، حليمي عبد القادر، الجغرافيا الحضرية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2012.
- 04- هاشم عبود الموسوي، حيدر صلاح يعقوب، التخطيط والتصميم الحضري، ط1، دار ومكتبة الحامد للنشر والتوزيع، عمان، 2006.
- 05- حمادة فريد منصور، مقدمة في إقتصاديات النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 1998.
- 06- حميد خروف و آخرون، الإشكالات النظرية و الواقع- مجتمع المدينة نموذجاً، دار البعث، قسنطينة – الجزائر، 1999.
- 07- حسين عبد الحميد أحمد رشوان، مشكلات المدينة، المكتب العربي الحديث، القاهرة، 2001.
- 08- حسين عبد الحميد أحمد رشوان، التخطيط الحضري- دراسة في علم الاجتماع، مركز الإسكندرية للكتاب، القاهرة، 2005.
- 09- محمد الجوهري، البحث الاجتماعي- الأسس النظرية والخبرات الميدانية، ط1، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1986.
- 10- محمد الجوهري، طلعت هدى الشناوي، عبادة فؤاد، فاتن أحمد علي، هناء الجوهري، دراسات في علم الاجتماع الحضري، ط1، دار المعرفة، الإسكندرية، 1990.
- 11- محمد جاسم محمد العاني، دراسات تطبيقية لبعض جوانب التخطيط الحضري و الإقليمي، ط1، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، 2009.
- 12- محمد خميس الزوكة، جغرافيا النقل، دار معرفة الجامعية، القاهرة، 2006.
- 13- محمد رياض، جغرافيا النقل، دار النهضة العربية، بيروت، 1974.
- 14- محمد سيد نصر، جغرافيا النقل، ط3، المكتبة المصرية، القاهرة، 1959.

- 15- محمد عاطف غيث، علم الاجتماع الحضري مدخل نظري، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1988.
- 16- محمد علي محمد، علم الاجتماع و المنهج العلمي، ط3، دار المعرفة، الإسكندرية، 1986.
- 17- مريم أحمد مصطفى، إحسان حفطي، قضايا التنمية في الدول النامية، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2005.
- 18- سميرة إبراهيم محمد أيوب، إقتصاديات النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2002.
- 19- عبد الإله أبو عياش، أزمة المدينة العربية، وكالة المطبوعات، الكويت، 1980.
- 20- عبد القادر بن عيسى المستغامي، مستغانم وأحوازها عبر العصور تاريخيا و ثقافيا و فنيا، ط1، المطبعة العلاوية، مستغانم- الجزائر، 1996.
- 21- عبد الله عطوي، جغرافيا المدن، ج1، دار النهضة العربية، بيروت، (د.س).
- 22- عبد الهادي محمد والي، التخطيط الحضري- تحليل نظرية و ملاحظات واقعية، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1983.
- 23- عدلي أبو طاحون، التغير الاجتماعي، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2008.
- 24- فادية عمر الجولاني، علم الاجتماع الحضري، مؤسسة الشباب الجامعية، الإسكندرية، 1993.
- 25- فؤاد محمد الصقار، التخطيط الإقليمي، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1999.
- 26- صبحي محمد قنوص، دراسات حضرية، الدار الدولية للنشر و التوزيع، القاهرة، 1991.
- 27- صبري فارس الهيتي، التخطيط الحضري، دار اليازوري العلمية للنشر و التوزيع، عمان، 2009.

القواميس:

- 28- المنظمة العربية للتربية والعلوم والثقافة، المعجم العربي الأساسي، طبعة لاروس، 1989، ص1225.

السجلات والوثائق:

- 29- المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية مستغانم- مزغران- صيادة.
- 30- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 36، بتاريخ 30 أوت 1989.
- 31- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 46، بتاريخ 30 جويلية 2003.
- 32- المرسوم التنفيذي 91- 69 بتاريخ 23 فيفري 1991.
- 33- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 52، بتاريخ 20 ديسمبر 2002.
- 34- المرسوم التنفيذي 12- 382 المؤرخ في 05 نوفمبر 2012.

المديريات:

- 35- مديرية البرمجة و متابعة الميزانية لولاية مستغانم، 2013.
- 36- مديرية النقل لولاية مستغانم، 2013.

المذكرات:

- 37- بوقنة سليم، دراسة نوعية الخدمة لدى مستعملي النقل الحضري الجماعي دراسة ميدانية في مدينة قسنطينة، مذكرة لنيل درجة ماجستير، {غ.م.}، كلية العلوم الإقتصادية وعلوم التسيير، جامعة منتوري، قسنطينة- الجزائر، 2005.
- 38- عبد الحكيم كبيش، التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، أطروحة لنيل درجة دكتوراه العلوم في تهيئة المجال، كلية علوم الأرض و الجغرافيا والتهيئة العمرانية، {غ.م.}، قسنطينة- الجزائر، 2010-2011.
- 39- قماس زينب المجمعات السكنية الحضرية الجديدة بمدينة قسنطينة واقعها ومتطلبات تخطيطها، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع الحضري، كلية العلوم الإنسانية والإجتماعية، جامعة منتوري قسنطينة- الجزائر، 2005- 2006.
- 40- رواجي سناء، النمو الحضري وعلاقته بمشكلات النقل الحضري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع الحضري، {غ.م.}، جامعة الحاج لخضر، باتنة – الجزائر، 2008- 2009.

مواقع إلكترونية:

41-hptt ;// montada , echorok onlime. Com 2013/05/01

42-hptt:// medjaheri, mostaganim ahlamontada. Com
2013/05/10

43 -maito : me@ Dr laila zazoe.com 2013/04/20

- 44- abric, pc des représentations socailes, Paris, PUE, 1983.
- 45-Frybourg , Michel ,l'innovation des les transport, paradigme,France,1986.
- 46-Jacob, Pc des représentations des l'espace projet une réflexion théorique d'architecture, les éditons de la villette, Paris,1987.
- 47-Moulay Belkhamissi, Histoire de Mostaganem, 2 edition , imeprimeire Ahmed Zabana, SNED, Algerai, 1982.
- 48- Pierre Lannoy et Thierry Ranadier, la mobiline Acadiemia Bruylant, Belgique, 2007.
- 49-Tefre Martine, economie des les transport, ellipses, France,1996.

فهرس الجداول

رقم الجدول	العنوان	الصفحة
(01)	توزيع السكن والسكان	10
(02)	يمثل عدد سكان مدينة مستغانم بين 1998 - 2002	73
(03)	يبين توزيع أفراد العينة حسب الجنس	84
(04)	يبين توزيع أفراد العينة حسب السن	85
(05)	يبين توزيع أفراد العينة حسب الحالة المدنية	86
(06)	يبين توزيع أفراد العينة حسب المستوى التعليمي	87
(07)	يبين مكان الإقامة لأفراد العينة	88
(08)	يبين مكان تنقل أفراد العينة	89
(09)	يبين مستوى خدمات النقل الجماعي حسب درجة إستعماله من أجل التنقل	90
(10)	يبين آراء أفراد العينة حول خدمات النقل الجماعي الحافلة	91
(11)	يبين الصعوبات التي يواجهها الأفراد حسب مكان إقامتهم	92
(12)	يبين الأوقات التي يواجه المتنقل صعوبات في التنقل	93
(13)	يبين الأيام التي يكون فيها نقص في وسائل النقل الجماعي	94
(14)	يبين الأسباب التي تساهم في ضعف خدمات النقل الجماعي وفقا لسليبياته	95
(15)	يبين خدمات النقل الفردي حسب درجة إستعماله	97
(16)	يبين أسباب لجوء أفراد العينة لسيارة الأجرة حسب توفر وسائل الراحة والأمان فيه	98
(17)	يبين الوقت المستغرق للوصول إلى المكان الذي يتجه إليه المتنقل عن طريق سيارة الأجرة	99
(18)	يبين آراء المتنقلين حول تسعيرة النقل الفردي	100
(19)	يبين معاملة سائق سيارة الأجرة مع المتنقلين	100
(20)	يبين مدى تماشي تخطيط المدينة مع حركة المرور	101
(21)	يبين مدى توفر كل أحياء مدينة مستغانم على وسائل النقل الحضري	102
(22)	يبين أسباب إختناق المرور حسب مدى إلتزام الناقلون بالخطوط المخصصة لهم	103
(23)	يبين مدى رضا أفراد العينة على حركة المرور داخل المدينة	104
(24)	يبين مدى توفر محطات النقل الحضري على الأمن	105
(25)	يبين مدى إستطاعة المخطط الحضري إيجاد حلول	106

	للمشاكل حسب المستوى التعليمي لأفراد العينة	
107	الحلول اللازمة للقضاء على النقاط السوداء في مدينة مستغانم	(26)

ملخص الدراسة

- تتناول هذه الدراسة موضوع النقل و علاقته بالتخطيط الحضري فيعتبر النقل العنصر الحيوي و العصب الرئيسي داخل الوسط الحضري،و يتمحور موضوعنا حول إشكالية علاقة التخطيط الحضري بالنقل داخل مدينة مستغانم، وتقوم هذه الإشكالية على ثلاث فرضيات وهي خدمات النقل الحضري ضعيفة لا تلبي إحتياجات الأفراد خاصة أيام العطل والمناسبات، يعتبر النقل الفردي ملجأ الكثير من الأفراد بسبب تدني وضعية النقل الجماعي، الاختلالات العديدة على مستوى التخطيط الحضري تحدث عدم فاعلية النقل داخل المدينة،ومن خلال الدراسة الميدانية يمكننا إثبات أو نفي هذه الفرضيات.

وعليه من خلال الدراسة الميدانية التي أجريت على 60 مفردة من مجتمع البحث، وكانت العينة تتمثل في الأفراد المتنقلين و محطة 17 أكتوبر المسماة " بعين الصفراء" كان مجالها المكاني مدينة مستغانم ، و لقد كان هدف الدراسة هو كشف واقع النقل الحضري بالمدينة، وتسليط الضوء على حالة قطاع حيوي في حياة الأفراد و الوسط الحضري، ومعرفة إتجاهات و آراء المتنقلين حول مستوى ونوعية خدمة النقل الحضري بأنواعه، وإبراز العلاقة بين التخطيط الحضري والنقل داخل المدينة.

- ولقد تم جمع المعطيات الميدانية الخاصة بهذه الدراسة بتقنيتي الملاحظة و إستمارة المقابلة و التي تم تحليلها بالمنهج الوصفي التحليلي و الذي أفادنا في الحصول على نتائج وضحت لنا مستوى خدمات النقل الحضري لا سيما النقل الجماعي، الذي يتميز بتراجع مكانته من بين وسائل النقل الحضري، وذلك لكثرة سلبياته من بينها كثرة المواقف، طول الإنتظار و الإكتظاظ و غيرها، وهذا ما نتج عنه لجوء الكثير من الأفراد إلى إستعمال النقل الفردي في تنقلاتهم و ذلك لإختصار الجهد و ربح الوقت.

بالإضافة إلى أن تخطيط المدينة لا يتماشى مع حركة المرور داخل الوسط الحضري، وذلك من خلال ضيق شبكة الطرق وإنعدام الأرصفة و كثرة الراجلين مما يؤدي إلى إختناق حركة المرور بوسط المدينة، بالإضافة إلى إنعدام التسيير و الرقابة من طرف الهيئات العمومية المسؤولة على قطاع النقل، وضعف التهيئة الحضرية بالإضافة إلى عدم التوازن الجهوي بين الأحياء في مدينة مستغانم.

وفي الأخير يمكننا القول أن كل الفرضيات تحققت على مستوى الواقع وذلك من خلال تحليل المعطيات الميدانية.

خاتمة

تعتبر المدينة تشكيلة من المراكز و النشاطات المختلفة التي يتفاعل معها العنصر البشري، فهي تحتوي على تجمعات سكانية مستقرة و كبيرة ذات كثافة سكانية مرتفعة و غير متجانسة تنتشر فيها تأثيرات الحياة الحضرية. إلا أن تميز سكان المدن بالإستقرار و الكثافة العالية نتج عنه خليط من إستعمالات الأراضي المختلفة أدى إلى توطين مراكز النشاط و مختلف الوظائف، تختلف من حيث موقعها ولا يمكن أن تؤدي هذه الوظائف بدون حركة الناس والبضائع، لذلك نسجت هذه الإستعمالات لنفسها داخل المدينة شبكة من الشوارع المختلفة لإستمرار التفاعل بينها، ولا يتحقق ذلك بدون توفر النقل فتولدت منه أنواع عديدة منها في المجال الحضري، و يعتبر النقل الحضري الجماعي للمسافرين أحد هذه الأنواع المرتبطة إرتباطا مباشرا بحياة الفرد الذي يسعى دوما لإدراجها في أولويات إهتماماته و ذلك بغرض إشباع حاجاته.

وقد عرف هذا النشاط في الجزائر تغيرات عديدة منذ الإستقلال إلفى يومنا هذا إقتصرت تقريبا على العرض الكمي للخدمات، فبقي مستعملوا النقل الحضري الجماعي يواجهون خدمات ذات نوعية رديئة ، ويبرز ذلك في أغلب المدن الجزائرية وخاصة مدينة مستغانم، بحيث يتميز مستوى النقل الحضري فيها بمستوى ضعيف لا يلبي متطلبات الأفراد داخل الوسط الحضري، وذلك من خلال تسابق الناقلين في النهار و الشلل الكلي في الليل حيث تقل حركة الحافلات و عربات النقل عبر الطرق إبتداء من الفترة المسائية وتنعدم كليا في مناطق أخرى تاركة المتنقلين يتدبرون أمورهم وهذا يشكل خطرا على الأفراد من خلال الإعتداءات وغيرها.

لهذه الفجوات و غيرها جاءت هذه الدراسة لتبحث واقع النقل الحضري وعلاقته بالتخطيط في مدينة مستغانم، ومن خلال الدراسة الميدانية كانت هناك إستنتاجات حول الموضوع ومن بينها تدني مستوى خدمات النقل الجماعي بالإضافة إلى منافسة النقل الفردي للنقل الجماعي وجعل مكانته تتراجع داخل الوسط الحضري، كذلك للنقل الحضري علاقة وطيدة بالتخطيط ، فالتخطيط الحضري يشمل كل القطاعات ولا سيما قطاع النقل فهو عنصر حيوي ويمثل عصب المدينة، وذلك من خلال توفير الإمكانيات التي تتمثل في شبكة

طرق جيدة، تنظيم حركة المرور، إنشاء الأرصفة وغيرها من الوسائل المتاحة لجعل هذا القطاع يصل إلى أعلى مستوى خدمة، بالإضافة إلى إهتمام السلطات العمومية بتنظيمه وتسييره فهو كذلك يساهم في دفع عجلة التنمية الاقتصادية للبلاد.

كان من أهداف الدراسة تقديم بعض الإقتراحات التي يمكن أن تساهم في حل مشكلات النقل الحضري و النهوض بهذا القطاع ليرقى إلى المستوى المطلوب، فتنظيمه يزيد من فاعليته ويرجع بالفائدة على المتعاملين في هذا الميدان عن طريق فرض تنظيم فعلي يرتكز على قواعد قانونية و تنظيمية بمشاركة كل الأطراف المعنية لوضع إستراتيجية أو تخطيط حضري محكم يعكس طريقة تفكير المتعاملين لتنظيم النقل و جعله يتوافق مع النمو الحضري في المدينة، ومن بينها مايلي:

- فرض رقابة صارمة على كل من يحاول تغيير الخط المستعمل.
- أن يشترط في السائق الكفاءة و الخبرة و أن يكون مؤهلاً لممارسة نشاط النقل، إذ يجب عليه أن يعمل على تحديث تسيير نشاطه.
- الإهتمام من طرف الهيئات المسؤولة بقطاع النقل فهو قطاع حيوي في المدينة من خلال تنظيمه و تسييره بطرق جيدة.
- على المخطط الحضري إعادة النظر في شبكة الطرقات و إنشاء الأرصفة لتخفيف من ازدحام المرور.
- إعطاء الحرية لكل من يريد الدخول إلى النشاط على أساس أن تكون الملكية شرعية للمتعاملين مع منح رخص للإستغلال بصورة قانونية.
- محاولة الإهتمام بالنقل الجماعي و تحسين وضعيته من خلال توفير الإمكانيات التي تؤهله إلى مستوى الخدمة الجيدة، بحيث له دور كبير على مستوى التنقلات اليومية للأفراد.
- إقامة دورات تحسيسية للناقلين قصد توجيههم و تذكيرهم بالقواعد المنظمة للنشاط.
- تحديد طاقة الإستيعاب القانونية للمركبات، ومراقبة خطوط التعبئة المبالغ فيها.

- مراعاة الجانب العمراني للمدينة أي ربط مخطط التهيئة العمرانية بمخطط النقل الحضري ليسمح بوضع شبكة حضرية تتماشى و التوسع العمراني.
- منح العناية التامة لتنظيم نقل الأشخاص داخل المحيط الحضري بإشراك كل الهيئات من أجل إعداد المخططات السنوية للنقل.
- العمل على خلق توازن بين العرض والطلب في جميع أنحاء المدينة خاصة في المناطق ذات الكثافة السكانية العالية، وذلك لضمان تغطية حسنة ومثلى لجميع المناطق العمرانية بواسطة خطوط شبكة النقل الحضري، وذلك عن طريق تطوير الربط بين وسط المدينة وضواحيها من جهة وبين الضواحي من جهة أخرى.